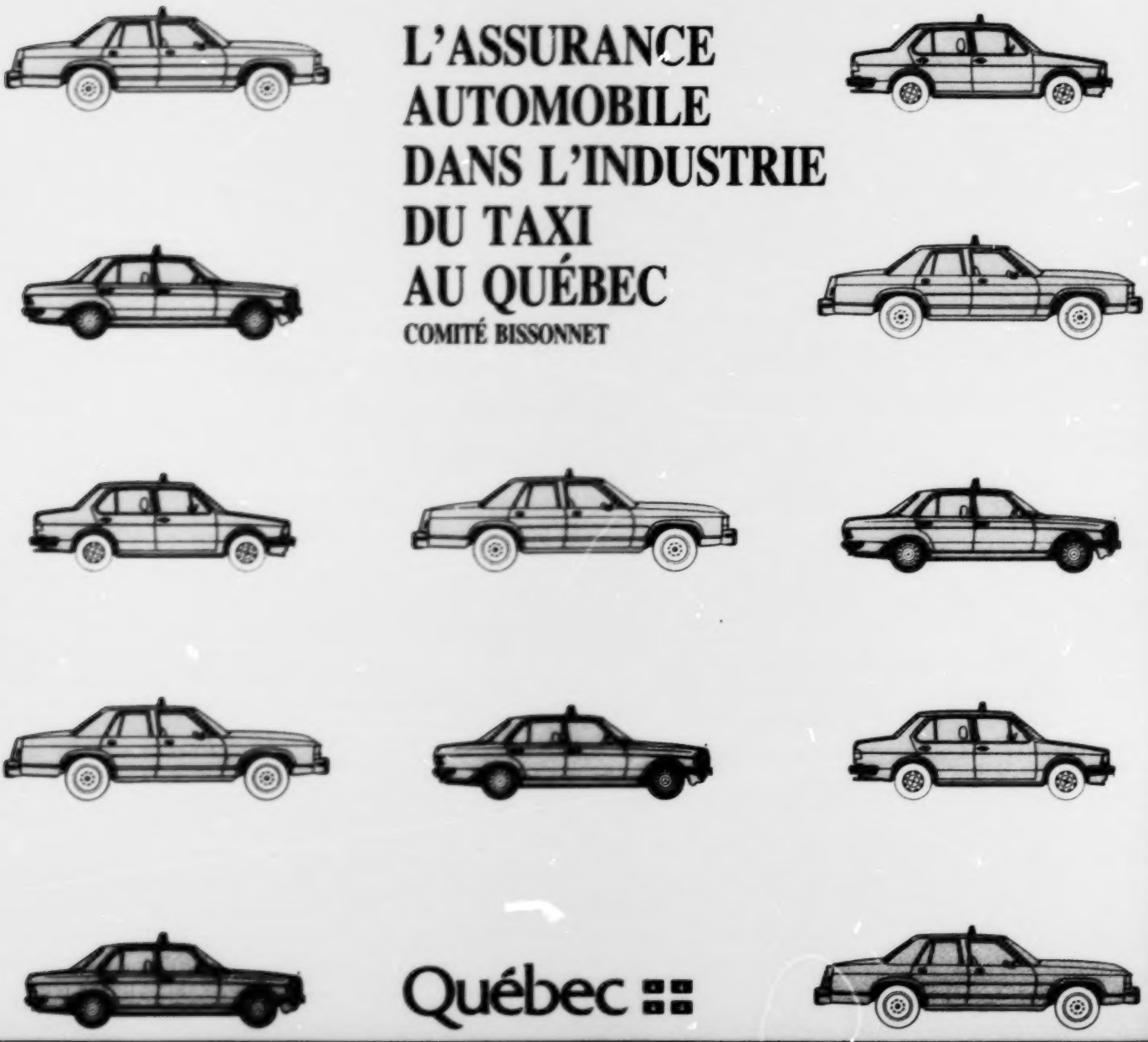
# L'ASSURANCE AUTOMOBILE DANS L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC

COMITÉ BISSONNET



Québec

# L'ASSURANCE AUTOMOBILE DANS L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC

RAPPORT DU COMITÉ DE TRAVAIL
SUR LES ASSURANCES
DANS L'INDUSTRIE DU TAXI

PRÉSENTÉ PAR
MONSIEUR MICHEL BISSONNET,
DÉPUTÉ DE JEANNE-MANCE

À

MONSIEUR MARC-YVAN CÔTÉ,
MINISTRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC

QUÉBEC, SEPTEMBRE 1988.

79
86
638

Dépôt légal - 3e trimestre 1988,
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-19116-1

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports, 1988

90-04288/(

ASSEMBLÉE NATIONALE

**Le député de Jeanne-Mance et président du caucus du Gouvernement**

Québec, septembre 1988

Monsieur Marc-Yvan Côté,
Ministre des Transports
700, boul. St-Cyrille Est, 29e étage
Québec (Québec)
G1R 5H1

Monsieur le ministre,

Au tout début de l'année vous m'avez confié le mandat de faire le point sur la question des assurances dans l'industrie du taxi.

Le comité de travail que j'ai formé à cet effet a tenu de nombreuses et fructueuses réunions de travail pendant lesquelles tous les points de cette problématique ont été soulevés et répondus avec franchise et objectivité. Aussi, je me dois de signaler la grande disponibilité et la collaboration efficace de tous les participants à ce Comité.

J'ai donc le plaisir et l'honneur de vous présenter le rapport final du Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi. J'aimerais de plus souligner l'excellence du travail accompli par le secrétaire de notre comité, M. Michel Trudel, et ce au nom de tous les membres.

Nous croyons avoir fait le point sur toute cette question à la satisfaction des représentants de l'industrie du taxi du Québec, et les recommandations que nous vous soumettons auraient, à notre avis, pour effet de bonifier le régime d'assurance automobile au Québec.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les plus dévoués,

Michel BISSONNET
Le député de Jeanne Mance

Hôtel du Parlement
Bureau 163
Québec (Québec)
G1A 1A4
(418) 643-7746

5450 est, rue Jarry
Bureau 200
Saint-Léonard (Québec)
H1P 1T9
(514) 326-0491
(514) 326-0498

## LES MEMBRES DU COMITÉ DE TRAVAIL

PRÉSIDENT : Monsieur Michel BISSONNET,
Député de Jeanne-Mance

MEMBRES : Monsieur Bruno LORTIE,
Attaché politique,
Cabinet du ministre des Transports

Monsieur Fernand CARON,
Chef du Service de la surveillance des pratiques,
Direction générale des assurances,
Inspecteur général des institutions
financières

Monsieur Jean-Claude CLOUTIER,
Directeur des politiques et programmes,
Régie de l'assurance automobile du Québec

Monsieur Raymond MEDZA,
Directeur général,
Groupement des assureurs automobiles

Monsieur Gilles LÉVEILLÉ,
Président,
Ligue de taxis de Montréal inc.

Monsieur Carlo GAGNON,
Président,
Regroupement des ligues de taxi de Québec

Monsieur Raymond MARTEL,
Président,
Ligue de taxi Québec inc.

SECRÉTAIRE: Monsieur Michel TRUDEL,
Service de la réglementation et de l'évaluation,
Direction générale du transport terrestre
des personnes et des marchandises
Ministère des Transports du Québec

## AVERTISSEMENT

Ce document présente le résultat des travaux du Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi. Ce comité de travail a été formé à la demande du ministre des transports du Québec, Monsieur Marc-Yvan Côté, et, de par sa composition, représentait différents points de vue. Les observations et recommandations du présent rapport reposent en conséquence sur des consensus et ne représentent pas nécessairement la position de chacun des organismes sur les sujets abordés par le Comité de travail.

# SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS

## SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS

Le ministre des Transports du Québec a mandaté le député de Jeanne Mance, Me Michel Bissonnet, pour faire le point sur l'ensemble des questions soulevées par l'industrie du taxi du Québec à l'égard de l'assurance automobile.

Rappelons que le régime d'assurance automobile en vigueur au Québec depuis 1978 comporte plusieurs particularités. En premier lieu, l'assurance pour les dommages corporels subis au cours d'un accident de la route est assumée par un organisme d'État, la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ), dont le rôle est justement d'administrer ce plan d'assurance, de payer les indemnités aux victimes et de collecter les fonds auprès des usagers de la route par le biais des permis de conduire et de l'immatriculation des véhicules. Ce système d'assurance est qualifié de "sans égard à la responsabiljté" ou "no fault", car les victimes sont indemnisées par l'Etat, indépendamment de leur responsabilité dans l'évènement.

En deuxième lieu, les assureurs offrant l'assurance automobile au Québec appliquent la convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles pour tous les dommages matériels causés par collision et prévus dans la convention. Cette convention imposée par la Loi sur l'assurance automobile fait en sorte que chacun des assureurs indemnise directement ses propres assurés impliqués dans un accident prévu dans la convention, dans la mesure de la responsabilité des conducteurs des autres véhicules.

Enfin cette procédure d'indemnisation directe se fait également sans subrogation entre les compagnies d'assurance, c'est-à-dire que ces compagnies n'entreprennent pas de procédures juridiques les unes contre les autres pour le règlement des sinistres. La convention d'indemnisation directe et l'absence de subrogation ont permis d'alléger considérablement la gestion des règlements des sinistres automobiles au Québec, de réduire les délais de règlement des réclamations, et surtout, de réaliser des économies appréciables dont profitent tous les consommateurs.

Mais toutes ces modifications importantes apportées en si peu de temps au système d'assurance automobile au Québec n'ont pu être mises en oeuvre sans que des questions nombreuses et légitimes soient soulevées de la part des consommateurs. L'industrie du taxi entre autres a adressé, à plusieurs reprises depuis l'instauration de ces modifications, de nombreuses questions aux autorités.

Le Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi a donc été formé dans le but de répondre à ces questions. Outre les représentants des ligues de taxis de Montréal et de Québec, et du Regroupement des ligues de taxis de Québec, le Comité comptait également des représentants de l'Inspecteur général des institutions financières, de la Régie de l'assurance automobile du Québec, du Groupement des assureurs automobiles et du ministère des Transports du Québec.

Toutes les ligues de taxi du Québec ont été informées du mandat et de l'échéancier de travail du Comité; deux organismes ont fait des représentations, la Ligue de taxis de Longueuil et la Fédération des ligues de taxis du Québec. Enfin, le Comité de travail a revu de façon systématique l'ensemble des demandes formulées par l'industrie du taxi et les a regroupées sous quatre thèmes:

A) Les effets de la réforme de l'assurance automobile sur les statistiques d'accidents impliquant des taxis:

   - Est-ce que le système d'assurance d'État pour les dommages corporels, parce qu'il ne tient pas compte de la responsabilité des conducteurs lors des accidents, pénalise l'industrie du taxi?

   - Est-ce que l'indemnisation directe sans subrogation pratiquée par les assureurs autorisés au Québec dans le cas des accidents ayant causé des dommages matériels aux véhicules pénalise l'industrie du taxi?

   - Pourrait-on éviter qu'un chauffeur de taxi, victime d'un accident dont il ne serait pas responsable, soit pénalisé en plus par une hausse de prime et la perte de sa classe de chauffeur?

B) La justification de la tarification exigée des taxis par la Régie de l'assurance automobile du Québec:

   - Est-ce que la cotisation annuelle des taxis pour l'assurance corporelle est justifiée?

   - Ne devrait-on pas imposer les mêmes règles d'assurance aux taxis spécialisés (limousines)?

C) L'accessibilité à l'assurance privée:

- Considérant le nombre limité de compagnies d'assurances dans ce secteur, ne devrait-on pas obliger tous les assureurs à assurer les taxis, ce qui contribuerait à répartir le risque et éventuellement à diminuer les primes?

- Afin de minimiser les pertes des compagnies d'assurances pour qu'elles soient plus nombreuses à assurer ce risque, ne devrait-on pas créer un fonds d'amortissement?

D) Le calcul des primes;

- Serait-il opportun d'obliger les compagnies d'assurances à déposer et à justifier leurs primes pour toutes les classes de chauffeurs de taxi?

- Pourrait-on reviser et établir les primes d'assurance responsabilité civile pour dommages matériels aux véhicules de taxis selon le dossier de conduite des chauffeurs et la région desservie?

- Les modalités de calcul des primes d'assurance sont-elles injustes, les écarts de primes entre les taxis et les véhicules de promenade allant en s'accroissant?

- Serait-il opportun de créer un organisme gouvernemental chargé de vérifier les modalités de calcul des primes?

- Serait-il opportun d'instaurer une franchise pour les réclamations faites en vertu de la convention d'indemnisation directe?

- Serait-il opportun de faire contribuer les conducteurs au coût de l'assurance responsabilité civile pour les dommages matériels?

Pour répondre à toutes ces questions, le Comité de travail a analysé avec attention les données statistiques d'expérience des taxis et des voitures de tourisme avant et après l'instauration du régime d'assurance automobile au Québec en 1978. L'observation et la comparaison des statistiques touchant les taxis et les voitures de tourisme de 1974 à 1977 d'une part, puis de 1979 à 1986 d'autre part (tableaux 1, 2 et 3), démontrent que les taxis, dans leur ensemble, ont été moins affectés que les voitures de tourisme par l'augmentation du nombre de sinistres enregistrés à la suite de

l'entrée en vigueur du nouveau régime d'assurance automobile au Québec. Le nombre de sinistres enregistrés au niveau de la responsabilité civile, reporté en moyenne annuelle pour ces deux périodes, a augmenté de 6% dans le cas des taxis et de 53% dans celui des véhicules de promenade; en rapportant ces accidents par véhicule immatriculé, cette augmentation est de 14% pour les taxis et de 26% pour les véhicules de promenade. Une analyse détaillée de ces statistiques a démontré aussi que les taxis ne paient pas plus, en primes versées aux compagnies d'assurances, que ce qu'il en coûte réellement pour les couvrir.

La cotisation des taxis à la Régie de l'assurance automobile du Québec s'établit à 335 $ par année alors que celle des voitures de tourisme est de 99 $, soit un ratio de 3.38. Or, les études de la Régie ont démontré que, de façon générale, les accidents impliquant des taxis sont moins coûteux en termes de dommages corporels mais beaucoup plus nombreux que ceux impliquant des voitures de tourisme (tableau 4). Le facteur de relativité établi pour les taxis en fonction du tarif de l'assurance automobile pour les véhicules de promenade est de 3.51 (tableau 5).

La tarification des taxis au régime d'État d'assurance automobile apparaît donc conforme au risque imputable aux véhicules de cette industrie par rapport à celui des véhicules de promenade.

L'assurance privée pour les taxis est limitée en raison du potentiel restreint de clients et du risque particulier à cette industrie. Il n'apparait pas opportun d'obliger toutes les compagnies d'assurances à souscrire à ce risque. D'autant plus qu'un mécanisme de répartition des risques automobiles a été établi par le Groupement des assureurs automobiles tel que prévu dans la Loi sur l'assurance automobile permettant ainsi à tout propriétaire de véhicule de trouver un assureur. Il reste cependant que l'industrie du taxi pourrait faire l'essai de certains plans d'assurances comme celui à tarification rétrospective.

Notre analyse nous a enfin amené à recommander diverses mesures qui auraient pour effet d'améliorer le système et d'apporter certains ajustements. Ainsi, le Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi au Québec recommande:

1- la mise sur pied d'un fichier central des sinistres dans lequel serait consigné notamment le degré de responsabilité, selon la convention d'indemnisation directe, de chacun des conducteurs impliqués dans chaque type de sinistres automobiles au Québec, permettant ainsi une tarification individuelle plus équitable liée au risque et au dossier d'accidents dont la personne est responsable;

2- à la Régie de l'assurance automobile du Québec, d'assimiler les taxis spécialisés aux taxis pour l'ensemble de la tarification des assurances contre les dommages corporels;

3- aux assureurs, de prendre sérieusement en considération les remarques formulées par l'Inspecteur général des institutions financières dans son dernier rapport à l'égard des rabais accordés aux assurés dont les dossiers sont sans réclamation;

4- aux assureurs, de ne pas modifier le dossier de conduite ni hausser les primes d'assurances à la suite d'une réclamation pour un événement dont l'assuré n'est pas responsable;

5- au Groupement des assureurs automobiles, de répartir les données d'accidents impliquant des taxis entre les régions urbaines et rurales, et les catégories de voitures entre les taxis à conducteur unique et conducteurs multiples, afin d'inciter les assureurs à tarifer les risques en conséquence.

Le Comité de travail considère enfin que les particularités du système d'assurance automobile au Québec ont permis des économies importantes à toutes les parties, y compris bien entendu les consommateurs, tout en assurant une couverture universelle d'assurance et en simplifiant et en réduisant considérablement les délais de règlement des sinistres. La surveillance exercée par l'Inspecteur général des institutions financières assure la saine gestion des compagnies d'assurances. En effet, sa responsabilité, définie dans la Loi sur l'assurance automobile, consiste à analyser la tarification des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec à la lumière des données qu'ils sont tenus de lui transmettre. Le résultat de l'analyse doit être consigné annuellement dans un rapport déposé à l'Assemblée nationale par le Ministre délégué aux Finances et à la Privatisation. C'est ainsi que la population est informée de l'évolution de ce secteur d'activité.

Le bon fonctionnement du système fait en sorte que le coût total de l'assurance automobile des taxis québécois ne représente que la moitié sinon le tiers de ce qu'il en coûte ailleurs pour une protection équivalente.

# TABLE DES MATIÈRES

## TABLE DES MATIÈRES


PAGES

Lettre de transmission ..... I
Les membres du comité de travail ..... III
Avertissement ..... V
Synthèse et recommandations ..... IX
Table des matières ..... XVII
Liste des tableaux ..... XIX
Liste des annexes ..... XXI

**1.0 LE MANDAT** ..... 3

**2.0 LA PROBLÉMATIQUE** ..... 7

2.1 Les observations du rapport du Comité sur le taxi ..... 7

2.2 La position des taxis dans le rapport du Comité ..... 8

2.3 Les demandes des taxis devant la commission parlementaire ..... 8

2.4 Autres représentations de l'industrie du taxi ..... 9

2.5 Synthèse de la problématique ..... 10

**3.0 L'ANALYSE** ..... 15

3.1 Les effets de la réforme de l'assurance automobile ..... 15

3.2 L'équité de la tarification de la Régie de l'assurance automobile du Québec ..... 19

3.3 L'accessibilité à l'assurance privée pour la responsabilité civile pour dommages matériels aux tiers ..... 21

3.4 Le calcul des primes ..... 22

3.5 Le rôle de l'Inspecteur général des institutions financières ..... 26

**4.0 CONCLUSION** ..... 29

## LISTE DES TABLEAUX


PAGES

1- L'assurance privée pour les taxis, statistiques, 1974-1986 ..... 33

2- L'assurance privée pour les véhicules de promenade, statistiques 1974-1986 ..... 34

3- Évolution du nombre de sinistres en responsabilité civile impliquant les taxis et les véhicules de promenade pour les périodes 1974-77 et 1979-86 .... 35

4- Nombre d'accidents avec dommages corporels impliquant des taxis 1978-1982 ..... 36

5- Facteur de relativité établi pour les taxis, RAAQ, 1983-1987 ..... 37

6- Nombre de véhicules en circulation selon l'année et la catégorie de plaques RAAQ 1983-1987 ..... 37

7- Nombre d'accidents avec dommages corporels selon la gravité des accidents et la catégorie de plaques, RAAQ 1983-1987 ..... 38

8- Ratio du nombre d'accidents avec dommages corporels par 1 000 véhicules en circulation selon la gravité de l'accident et la catégorie de plaques, RAAQ 1983-1987 ..... 38

9- Nombre de victimes selon la nature des blessures et la catégorie de plaques, RAAQ 1983-1987 ..... 39

10- Ratio du nombre de victimes par 1 000 véhicules en circulation selon la nature des blessures et la catégorie de plaques, RAAQ 1983-1987 ..... 39

11- Répartition des victimes selon la nature des blessures et le véhicule occupé pour les accidents impliquant au moins un taxi RAAQ 1987 ..... 40

12- Part du marché de l'assurance taxi pour les différentes compagnies d'assurances offrant ce type de risque au Québec (1986) ..... 41

13- L'assurance privée pour les taxis, statistiques selon le territoire, 1987 ..... 45

14- Victimes d'accidents impliquant au moins un taxi: Nombre de demandes d'indemnité selon la catégorie de victimes et la région de résidence, RAAQ 1982-1986 ..... 49

15- Nombre de demandes d'indemnité selon la catégorie de victimes et la région de résidence des chauffeurs de taxi, RAAQ 1982-1986 ..... 50

16- Comparaison de tarif d'assurance au Québec et en Ontario, le cas d'un taxi de marque Jetta, modèle 1987 de base ..... 53

## LISTE DES ANNEXES


| | PAGES |
|---|---|
| 1- Tableaux statistiques ..... | 31 |
| 2- Résultats des taxis par territoire statistique 1987 ..... | 43 |
| 3- Comparaison à partir d'un cas type entre les primes payées par un chauffeur de taxi au Québec et en Ontario ..... | 51 |
| 4- Documents consultés ..... | 55 |

# LE MANDAT

## 1.0 LE MANDAT

Le rapport du Comité sur le taxi présidé par Monsieur Michel Bissonnet recommandait au ministre des Transports, en avril 1987 (1):

> "qu'un comité composé d'un représentant du ministère des Transports, du Service des assurances, de la Régie de l'assurance automobile du Québec, du Bureau des assurances du Canada, du Regroupement des ligues de taxi du Québec et de la Ligue de taxi de Montréal étudie la faisabilité de la solution au coût de l'assurance-automobile proposée par l'industrie du taxi;"

> "que la Régie de l'assurance automobile du Québec revise et mette à jour ses statistiques en tenant compte d'une normalisation du risque en matière d'assurance corporelle pour tous les taxis, qu'il s'agisse de taxis traditionnels, de services de limousines ou de limousines de grand luxe".

Lors de la commission parlementaire d'octobre 1987 concernant l'avant-projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile, le Regroupement des ligues de taxi de Québec et les trois ligues de taxi desservant l'île de Montréal présentaient conjointement un mémoire (2) qui soulevait de nombreuses questions sur l'accessibilité à l'assurance privée, le contrôle des augmentations de primes et la tarification de la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Le ministre des Transports du Québec, Monsieur Marc-Yvan Côté a donc mandaté le député de Jeanne-Mance, Monsieur Michel Bissonnet pour présider un comité de travail ayant pour mandat de répondre aux interrogations de l'industrie du taxi et, finalement, de faire le point sur la question des assurances dans l'industrie du taxi.

---

(1) BISSONNET, Michel, Rapport du Comité sur le taxi, présenté à Monsieur Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, Québec, avril 1987, 53 pages

(2) Regroupement des ligues de taxi de Québec, la Ligue de taxis de Montréal Inc., la Ligue de l'est de Montréal Inc. et la Ligue de l'ouest de Montréal Inc., Mémoire sur l'avant-projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, Montréal, août 1987.

Outre les représentants de l'industrie du taxi, ce comité de travail regroupait également des représentants de l'Inspecteur général des institutions financières, du ministère des Transports, de la Régie de l'assurance automobile du Québec, et du Groupement des assureurs automobiles qui agit comme agent statistique sur l'assurance automobile au Québec.

Le comité de travail a d'abord posé clairement le problème en faisant la revue systématique des questions soulevées par l'industrie du taxi. Par la suite, il a fait un certain nombre de constatations à partir des analyses statistiques et de l'évaluation des procédures en cours. Certaines recommandations découlent enfin des travaux du Comité.

# LA PROBLÉMATIQUE

## 2.0 LA PROBLÉMATIQUE

### 2.1 Les observations du rapport du Comité sur le taxi

Le rapport du Comité sur le taxi observait que, au chapitre de l'assurance corporelle, même si le coût des accidents impliquant les taxis est moindre que celui des véhicules de promenade, le plus grand nombre d'accidents impliquant les taxis justifiait au total une tarification plus élevée.

Le rapport notait toutefois que les statistiques fournies "ne tiennent pas compte de la responsabilité du conducteur comme le veut le régime d'État" (1). Les représentants de l'industrie du taxi soutenaient pour leur part que les exploitants de taxi sont plus souvent victimes que responsables lors d'accident, ce qui les pénaliserait dans le calcul actuariel des primes d'assurance.

Enfin, on observait que, pour les fins de statistique et de tarification d'assurance, les limousines ne sont pas assimilées au taxis comme le veut maintenant la Loi sur le transport par taxi qui considère les limousines comme des taxis spécialisés et qui permet aux titulaires de permis de taxi de se spécialiser dans ce type de transport.

Quant à l'assurance responsabilité civile pour les dommages matériels, le rapport du Comité sur le taxi notait certaines difficultés d'accès à l'assurance compte tenu du nombre limité de compagnies d'assurances qui acceptent d'assurer les taxis.

On notait aussi de grandes variations de prime d'une année à l'autre ou d'un taxi à l'autre, ces variations étant dues, selon les représentants des taxis, au régime de non subrogation appliqué par les compagnies d'assurance au Québec. Que les exploitants de taxi soient responsables ou non, leurs assureurs remboursent le coût de leurs réparations, ce qui se répercute évidemment sur leur prime compte tenu de leur exposition plus grande au risque.

Le rapport observait enfin qu'on ne distinguait pas suffisamment les primes selon le risque imputable aux différents secteurs géographiques.

---

(1) BISSONNET, Michel, op. cit., p. 12.

## 2.2 La position des taxis dans le rapport Bissonnet

Le rapport du Comité sur le taxi offrait également une tribune à la position des représentants de l'industrie du taxi [1]; ceux-ci avançaient:

- qu'il est possible d'assurer des taxis et de réaliser des profits;
- que le système "No Fault" n'avantage en rien l'industrie du taxi; celle-ci n'entend cependant pas remettre en question ce système vue sa portée sociale;
- qu'il faut cesser l'application des principes de collision sans responsabilité en matière d'assurance matérielle;
- que toutes les compagnies d'assurances devraient être tenues d'assurer les taxis;
- que tous les assureurs devraient être tenus de déposer et de justifier leurs primes, pour toutes les classes de chauffeur de taxi, auprès d'un organisme gouvernemental;
- que les accidents dont le chauffeur de taxi n'est pas responsable ne devraient pas entraîner la perte de la classe 1 ou empêcher l'accès à cette classe;
- que la tarification devrait être différente pour la personne qui n'assure sa responsabilité que pour autrui.

## 2.3 Les demandes des taxis devant la commission parlementaire

Le mémoire soumis par les représentants des taxis de la région de Québec et ceux de l'île de Montréal lors de la Commission parlementaire [2] proposait les mesures suivantes:

- ouvrir le marché de l'assurance automobile;

---

(1) Idem, pp. 24-25.

(2) Regroupement des ligues de taxi de Québec, la Ligue de taxis de Montréal Inc., la Ligue de l'est de Montréal Inc. et la Ligue de l'ouest de Montréal Inc., Mémoire sur l'avant-projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, Montréal, août 1987.

- contrôler les primes d'assurances des compagnies d'assurances au Québec;

- revoir la tarification imposée aux taxis par la Régie de l'assurance automobile;

- reviser les primes d'assurances des taxis en distinguant:

  - la qualité des chauffeurs, selon le nombre d'accidents dont ils sont responsables à leur dossier;

  - la région, selon le risque d'accidents encourus dans les différentes régions du Québec.

- créer un fonds d'amortissement pour tous les assureurs afin de minimiser leurs pertes;

- créer un organisme gouvernemental chargé de superviser et de recevoir les demandes de tarification des assureurs québécois.

## 2.4 Autres représentations de l'industrie du taxi

Au cours de ses travaux, le Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi a invité les représentants des ligues de taxi du Québec, à lui faire part de leurs commentaires et observations. La Ligue de taxi de Longueuil et la Fédération des ligues de taxi du Québec ont répondu à l'invitation du Comité.

Ces interlocuteurs déplorent le coût très élevé des assurances, le nombre très restreint de compagnies qui acceptent de les assurer, et surtout le fait que les primes puissent augmenter à la suite d'un accident dont le taxi n'est pas responsable.

Pour sa part, la Fédération n'est pas contre la convention d'indemnisation directe sans subrogation mais veut corriger certaines lacunes qui restreignent le choix de compagnies d'assurances. Elle propose par exemple d'introduire une franchise importante, de l'ordre de 1 000 $, pour les réclamations en matière de responsabilité civile pour dommages matériels, et de faire contribuer les conducteurs au coût de l'assurance responsabilité civile pour dommages matériels. Ces deux mesures feraient baisser considérablement les primes des propriétaires.

## 2.5 Synthèse de la problématique

Les demandes formulées par l'industrie du taxi peuvent être regroupées sous quatre thèmes:

A) Les effets de la réforme de l'assurance automobile sur les statistiques d'accidents impliquant des taxis;

B) La justification de la tarification de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour les taxis;

C) L'accessibilité à l'assurance privée;

D) Les modalités de calcul des primes d'assurance privée.

Pour les besoins de l'exposé nous reprenons ici sous chacun de ces thèmes l'ensemble de ces demandes ainsi que d'autres questions soulevées en cours d'étude.

A) Les effets de la réforme de l'assurance automobile sur les statistiques d'accidents impliquant des taxis:

1- Est-ce que le système d'assurance d'État pour les dommages corporels, parce qu'il ne tient pas compte de la responsabilité des chauffeurs lors d'accident, pénalise l'industrie du taxi?

2- Est-ce que l'indemnisation directe sans subrogation pratiquée par les compagnies d'assurances automobile au Québec dans le cas des accidents ayant causé des dommages matériels pénalise l'industrie du taxi?

3- Pourrait-on éviter qu'un chauffeur de taxi, victime d'un accident dont il ne serait pas responsable, soit pénalisé en plus par une hausse de prime et la perte de sa classe de chauffeur?

B) La justification de la tarification exigée des taxis par la Régie de l'assurance automobile du Québec:

- Est-ce que la cotisation annuelle des taxis pour l'assurance corporelle est justifiée?

- Ne devrait-on pas imposer les mêmes règles d'assurance aux taxis spécialisés (limousines)?

C) L'accessibilité à l'assurance privée:

- Considérant le nombre limité de compagnies d'assurances dans ce secteur, ne devrait-on pas obliger toutes les compagnies d'assurance automobile à assurer les taxis, ce qui contribuerait à répartir le risque et éventuellement à diminuer les primes?

- Afin de minimiser les pertes des compagnies d'assurances pour qu'elles soient plus nombreuses à assurer ce risque, ne devrait-on pas créer un fonds d'amortissement?

D) Le calcul des primes

- Serait-il opportun d'obliger les compagnies d'assurances à déposer et à justifier leurs primes pour toutes les classes de chauffeurs de taxi?

- Pourrait-on reviser et établir les primes d'assurance matérielle des taxis selon le dossier de conduite des chauffeurs et la région desservie?

- Les modalités de calcul des primes d'assurance sont-elles injustes, les écarts de primes entre les taxis et les véhicules de promenade allant en s'accroissant?

- Serait-il opportun de créer un organisme gouvernemental chargé de vérifier les modalités de calcul des primes?

- Serait-il opportun d'instaurer une franchise pour les réclamations faites en vertu de la convention d'indemnisation directe?

- Serait-il opportun de faire contribuer les conducteurs au coût de l'assurance privée?

# L'ANALYSE

## 3.0 L'ANALYSE

### 3.1 Les effets de la réforme de l'assurance automobile

Lors de l'instauration en 1978 du régime d'État d'assurance pour les dommages corporels subis lors d'accidents automobiles au Québec, on introduisait également un régime d'indemnisation directe sans subrogation.

Ce régime est instauré en vertu de la Loi sur l'assurance automobile [1] et a fait l'objet d'une convention établie par le Groupement des assureurs automobiles [2]. Cette convention fait en sorte que chacune des compagnies d'assurances rembourse directement ses assurés impliqués dans une collision automobile, dans la proportion de sa responsabilité. Enfin, cette procédure de règlement des réclamations se fait sans subrogation entre les compagnies d'assurances, c'est-à-dire que ces compagnies n'entreprennent pas de procédures juridiques les unes contre les autres pour conclure le règlement des réclamations.

L'industrie du taxi a toujours soutenu que ce système de non responsabilité à l'égard du traitement des dossiers d'accidents pénalise les exploitants de taxi. Ce débat a déjà été soulevé en 1982 et nous nous inspirons grandement de l'analyse de Monsieur Pierre Renaud réalisée en 1982 [3] tout en utilisant des données évidemment plus récentes.

Pour répondre avec précision à cette question, il faut comparer les statistiques des accidents impliquant des taxis avant et après l'instauration du nouveau régime en ce qui regarde la garantie de responsabilité civile de la police d'assurance automobile.

---

(1) Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., chap. A25, a. 116 et 173

(2) Groupement des assureurs automobiles, Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles, Montréal, octobre 1987, 24 pages

(3) RENAUD, Pierre, Effet du régime d'indemnisation directe sans subrogation sur les taxis, Ministère des Institutions financières et coopératives, Direction générale des Assurances, Québec, le 15 avril 1982.

Ainsi, dans l'ancien régime, le propriétaire d'un véhicule s'assurait pour le tort qu'il pouvait éventuellement causer à un propriétaire d'un autre véhicule lors d'un accident. Dans ce cas, l'assureur du propriétaire trouvé responsable payait pour les dommages causés à l'autre véhicule.

Dans le nouveau régime, le propriétaire s'assure toujours pour les dommages qu'il peut causer à autrui (responsabilité civile); par contre, la façon dont sont indemnisées les personnes impliquées dans un accident a été modifiée. Le propriétaire d'un véhicule accidenté n'a plus à s'adresser à l'assureur de l'autre propriétaire impliqué dans l'accident pour que lui soient payés les dommages pour lesquels il n'est pas responsable; il s'adresse directement à son assureur qui l'indemnise à la place de l'autre assureur. De la même façon, si ce propriétaire cause par sa faute des dommages lors d'un accident, son assureur n'a plus à indemniser le propriétaire de l'autre véhicule impliqué; c'est l'assureur de ce dernier qui le fera à sa place.

Sous l'ancien régime, un assureur payait une réclamation en vertu de la responsabilité civile à chaque fois que son assuré était responsable d'un accident. Dans le nouveau régime et selon la convention d'indemnisation directe l'assureur paie une réclamation à chaque fois que son assuré est impliqué dans un accident pour lequel il n'est pas responsable.

Si les taxis avaient été pénalisés par l'instauration de ce nouveau régime en 1978, on devrait nécessairement observer une hausse importante du nombre de sinistres imputés à la responsabilité civile après cette date. A cet effet, il faut consulter les tableaux 1 et 2 [1] qui fournissent les données relatives aux expériences des taxis et des voitures de tourisme de 1974 à 1986 et qui contiennent les informations suivantes:

- les primes acquises par les assureurs;
- les pertes payées;
- le coût moyen des sinistres;
- la fréquence des sinistres par 100 années-véhicules;
- le rapport effectif du montant des sinistres aux primes acquises ("loss ratio");

---

(1) Les tableaux sont tous regroupés à l'annexe I

Toutes ces données sont détaillées selon la responsabilité civile (RC), les collisions (COLL), les autres sinistres (vols, bris, vandalisme), et le total. Ces données sont tirées du "livre vert", Recueil des données statistiques automobiles pour toutes les provinces du Canada, sauf le Québec après 1981, et du "livre gris" qui fait état des statistiques automobiles pour le Québec depuis 1981. L'année 1978 n'apparaît pas dans ces tableaux compte tenu qu'il s'agit de l'année d'entrée en vigueur du nouveau régime d'assurance automobile au Québec et de la convention d'indemnisation directe, d'autant plus que les données d'expérience de cette année ne sont pas représentatives ni de l'ancien ni du nouveau régime.

Ces tableaux permettent donc des comparaisons détaillées et des observations précises. Ainsi, l'expérience statistique des taxis entre 1974 et 1977 d'une part et entre 1979 et 1986 d'autre part ne montre pas de différence significative quant au nombre de sinistres réclamés sur le plan de la responsabilité civile (tableau 3). La moyenne annuelle pour la période de 1974 à 1977 inclusivement s'établit à 6 270 sinistres sur ce plan (RC) alors que la moyenne annuelle pour la période de 1979 à 1986 est de 6 650 sinistres, soit une augmentation de 6%. En comparaison, la moyenne annuelle des sinistres réclamés sur le plan de la responsabilité civile pour les voitures de tourisme passe de 155 000 à 238 000, pour les mêmes périodes, soit une hausse de 53%.

Ces comportements différents peuvent s'expliquer par la disparition des ententes informelles entre les parties après les accidents mineurs ("sidewalk agreement") et l'augmentation du nombre de voitures de tourisme assurées avec le nouveau régime. On constate en effet que pendant ces mêmes périodes, 1974-77 et 1979-86, le nombre de véhicules de promenade établi selon une moyenne annuelle a augmenté de 21% tandis que ce nombre des taxis baissait de 7%. En établissant un ratio du nombre de sinistres par 1 000 véhicules immatriculés, on constate que les taxis ont accru leur taux d'accident de 14% tandis que les véhicules de promenade haussaient leur moyenne de 26%. En chiffres absolus, le ratio du nombre d'accidents par 1 000 véhicules passe de 630 à 722 pour les taxis et de 80 à 101 pour les véhicules de promenade; sous cet angle, l'augmentation devient quatre fois plus importante pour les taxis. Néanmoins, en pourcentage, les taxis ont été moins affectés que les voitures de tourisme par l'augmentation du nombre de sinistres, à la suite de l'entrée en vigueur du nouveau régime d'assurance automobile.

Au-delà de ces considérations statistiques prises dans leur ensemble, on constate cependant, avec l'expérience, que le régime d'indemnisation directe et la non-subrogation ont introduit un biais dans le cas de certains dossiers.

Auparavant on n'augmentait pas la prime d'un conducteur principal ou d'un propriétaire impliqué dans un accident dont il n'était pas responsable. Avec l'entrée en vigueur de la convention d'indemnisation directe et l'élimination de la subrogation entre assureurs, l'information touchant des conducteurs a fait place à une information confirmant seulement "l'implication dans un sinistre". Les accidents où l'on n'est pas responsable portent donc plus à conséquence qu'auparavant de telle sorte que certains individus malchanceux doivent payer des primes d'assurance automobile très élevées, même s'ils ne sont pas responsables des accidents dans lesquels leur véhicule a été impliqué.

Pour corriger ce biais, le Groupement des assureurs automobiles et le Bureau d'assurance du Canada, recommandaient en juillet 1987 à l'Inspecteur général des institutions financières et devant la Commission sur la Loi d'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels en février 1988, la mise sur pied d'un fichier central des sinistres dans lequel seraient consignées toutes les réclamations des conducteurs. Ces données indiqueraient la responsabilité des conducteurs dans chaque accident permettant ainsi de tarifer de façon plus équitable chacun des assurés.

Ce biais que nous avons décrit n'affecte évidemment pas uniquement l'industrie du taxi mais l'ensemble des conducteurs automobiles du Québec. Néanmoins après un examen attentif de la proposition du Groupement des assureurs automobiles, **le Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi recommande:**

1) **la mise sur pied d'un fichier central des sinistres dans lequel serait consigné notamment le degré de responsabilité, selon la convention d'indemnisation directe, de chacun des conducteurs impliqués dans chacun des sinistres automobiles au Québec, permettant ainsi une tarification individuelle plus équitable liée au risque et au dossier d'accidents dont la personne est responsable.**

## 3.2 L'équité de la tarification de la Régie de l'assurance automobile (1)

Le financement du régime public d'assurance automobile repose sur le principe selon lequel les usagers des véhicules automobiles doivent payer le coût de l'indemnisation des victimes de dommages corporels subis dans des accidents d'automobiles. C'est sur cette base que sont établies les contributions des conducteurs et des propriétaires de véhicules automobiles.

Selon la méthode de tarification utilisée par la Régie, les coûts totaux d'indemnisation des victimes d'accidents dans lesquels les véhicules d'une catégorie donnée sont impliqués sont d'abord établis par une répartition uniforme des coûts de chacun des accidents entre les différents véhicules impliqués. Les coûts totaux pour chaque catégorie de véhicules sont ensuite divisés par le nombre de véhicules immatriculés de cette catégorie pour l'année en cause pour obtenir le coût moyen par véhicule immatriculé. Enfin, le coût moyen est divisé par le coût moyen associé aux véhicules de promenade, ce qui donne le facteur de relativité utilisé pour fixer la tarification d'assurance de la catégorie de véhicules en question.

Le facteur de relativité des taxis s'établissait à une moyenne de 3.4 entre 1978 et 1982 (2) (tableau 4). De 1983 à 1987, le facteur de relativité le plus bas s'établissait à 3,17 et le plus haut à 3,94 pour une moyenne annuelle de 3,51 (tableau 5). Les données des années 1985, 1986 et 1987 constituent des estimations puisque les coûts découlant des accidents survenus au cours de ces trois années peuvent encore être modifiés selon la nature et la durée des séquelles et des incapacités des victimes.

Le facteur de relativité de chaque catégorie de véhicules est appliqué aux droits d'immatriculation et aux droits du permis de conduire des véhicules de promenade pour obtenir la contribution qui devrait normalement être exigée pour l'immatriculation des véhicules de chacune des catégories.

---

(1) Régie de l'Assurance automobile du Québec, L'assurance contre les dommages corporels dans le secteur du taxi, (Dossier d'information), Direction des politiques et programmes, Québec, mars 1988.

(2) BISSONNET, Michel, op. cit. annexe C, page 53.

Or, le tarif annuel pour couvrir l'assurance d'État pour les dommages corporels pour les véhicules de promenade est de 99 $ et de 335 $ pour les taxis (plaques avec un préfixe T ou TR), soit un ratio de 3.38. **La tarification de la Régie pour la contribution des taxis au régime d'État d'assurance automobile apparaît donc conforme au risque imputable aux véhicules de cette industrie par rapport à celui des véhicules de promenade.** Les modalités de répartition du coût entre les différentes catégories de plaques ont été toutefois longuement discutées par les membres du Comité de travail sans qu'aucun consensus n'en résulte.

En ce qui a trait aux véhicules de taxi spécialisé, on notera que leur très petit nombre (138 limousines immatriculées en 1987 contre 8 472 taxis et 2 673 564 véhicules de promenade (voir le tableau 6), fait en sorte que les statistiques doivent être traitées avec une très grande réserve. De plus, les données fournies concernent les véhicules immatriculés auparavant avec le préfixe AT qui offraient leurs services pour les mariages, les baptêmes et les funérailles, ce qui constituent autant de secteurs déréglementés. En vertu des nouvelles dispositions de la Loi sur le transport par taxi, seuls les limousines et les taxis spécialisés exploités en vertu d'un permis de la Commission des transports peuvent être dotés d'une plaque avec le préfixe TS. Dans ce contexte, il n'apparaît pas opportun de maintenir une différence de 120 $ pour la prime annuelle d'assurance automobile exigée de la Régie entre les taxis et les taxis spécialisés.

Ainsi, considérant le petit nombre de véhicules touchés; que les taxis et les limousines oeuvrent dans le même domaine et sont régis par la même loi; qu'à la suite de la levée du moratoire sur la spécialisation des permis de taxi, un taxi peut obtenir une plaque TS; que cette inégalité de tarification pouvait se justifier à l'époque où la plaque à préfixe AT était attribuée pour différents types de transporteurs dont ceux qui offraient leurs services pour les baptêmes, les funérailles, et les mariages; et que la plaque à préfixe TS ne peut être attribuée qu'à un transporteur régi par la Loi sur le transport par taxi, **le Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi recommande:**

2) **à la Régie de l'assurance automobile du Québec, d'assimiler les taxis spécialisés aux taxis pour l'ensemble de la tarification des assurances contre les dommages corporels.**

## 3.3 L'accessibilité à l'assurance privée pour la responsabilité civile pour les dommages matériels au tiers

De façon générale, on ne compte que deux compagnies qui acceptent d'assurer les taxis: Wawanesa avec 75% du marché et Bélair avec 20%. La troisième compagnie en importance, Concorde avec 1.25% du marché, n'assure que les membres d'une association de service de taxi à Montréal. Quelque douze autres compagnies assurent marginalement des taxis, notamment ceux en milieu rural; ces douze compagnies ne desservent que 3% du marché (tableau 12).

Il semble bien que l'accès à l'assurance privée pour les taxis est limité en raison du potentiel restreint de clients dans ce secteur d'activité spécialisé. De plus, pour mieux répartir le risque, une compagnie d'assurances tentera de souscrire un grand nombre de risques de même nature; ainsi la charge pour le risque diminue à mesure que le nombre d'unités assurées par cette compagnie augmente.

Notons enfin que certaines compagnies d'assurances visent certains crénaux du marché, et n'entendent donc pas desservir un secteur d'activité aussi spécialisé. Il apparaît en conséquence normal de ne retrouver que peu d'assureurs consentant à souscrire ce type de risque parce qu'il s'agit d'un marché limité, spécialisé et à profit restreint.

Il n'est donc pas opportun, ni d'obliger les assureurs à souscrire ce risque, ni de morceler ce risque spécialisé entre plusieurs compagnies. D'autant plus qu'un mécanisme de répartition des risques automobiles a été établi par le Groupement des assureurs automobiles, tel que prévu par la Loi sur l'assurance automobile permettant ainsi à tout propriétaire d'un véhicule de trouver un assureur. Il reste cependant que certains plans d'assurances pourraient être essayés par l'industrie du taxi; notamment, un plan d'assurances à tarification rétrospective tel qu'il en existe dans l'industrie du camionnage (voir les documents cités à l'annexe 4). Une telle formule pourrait aussi remplacer le fonds d'amortissement proposé par l'industrie du taxi.

### 3.4 Le calcul des primes

Pour obtenir une idée générale de l'exactitude du montant total des primes versées par l'industrie du taxi par rapport au coût du règlement des sinistres, il faut retourner aux tableaux 1 et 2 qui fournissent les statistiques des taxis et des voitures de tourisme, de 1974 à 1986. A cet effet il faut lire avec attention le rapport effectif du montant des sinistres aux primes acquises (loss ratio) qui exprime la proportion des paiements des sinistres sur les primes acquises. A noter que les frais des sinistres (consultation d'experts, encans, frais internes, etc.) sont inclus dans le coût des sinistres mais non les frais d'administration des compagnies d'assurances qui représentent environ 25%, de façon générale, et environ 20% dans les cas des taxis, incluant 3% de taxe.

Un rapport effectif normal (loss ratio) devrait donc osciller entre 0,75 et 0,80 afin d'atteindre un équilibre (break-even) d'environ 1,00 en y ajoutant les frais d'administration, les compagnies d'assurances faisant principalement leurs profits sur les revenus de leurs placements.

Or, on observe que le rapport effectif du montant des sinistres aux primes acquises passe d'une moyenne de 0.75 en 1974-1977 à 0.84 en 1979-86 pour les véhicules de tourisme et de 0,92 à 1,13 pour les taxis. **Rien n'indique en conséquence que les taxis paient plus en primes d'assurance que ce qu'il en coûte réellement pour les couvrir.**

Il n'en demeure pas moins cependant que certains conducteurs impliqués dans des accidents pour lesquels ils ne sont pas responsables subissent des augmentations de primes qui apparaissent inéquitables. Ceci touche tous les automobilistes québécois. Néanmoins certains taxis subissent plus dûrement ces augmentations inéquitables de primes compte tenu de leur cotisation déjà plus élevée et de leur exposition au risque. Ces pratiques qui ont largement cours dans l'assurance automobile au Québec ont été clairement dénoncées dans le rapport de l'Inspecteur général des institutions financières sur la tarification en assurance automobile pour l'année 1987. Nous citons ici quelques extraits de ce rapport dont le sens est sans équivoque:

> "L'analyse des manuels de tarifs déposés auprès de l'Inspecteur général démontre la justesse de la critique très répandue selon laquelle les assureurs

exigent des surprimes de leurs assurés qui subissent des accidents non responsables. Bien sûr, les assureurs ne fonctionnent pas tous de cette façon, et certains ne haussent pas la prime de leur assuré dès la survenance d'un premier sinistre sans responsabilité. Il reste néanmoins que la majorité des assureurs imposent une surprime à leurs assurés pour des sinistres dont ils ne sont pas responsables.(...) Des plaintes déposées auprès de l'Inspecteur général démontrent, dans certains de ces cas, des surprimes astronomiques ou même le refus d'assurer. (...)"

"Mais ce qui ressort avec le plus d'acuité de cette brève étude sur les rabais c'est l'ampleur que prennent les rabais basés sur l'expérience de réclamations. C'est le rabais qui a le plus d'impact sur le niveau de primes et, comme on l'a vu, la majorité des assureurs considèrent les sinistres sans responsabilité parmi les critères régissant l'accès à ces rabais. Une réclamation sans responsabilité de la part de l'assuré est traitée de façon équivalente à une réclamation pour laquelle l'assuré est responsable en totalité ou en partie.

"Le consommateur québécois a de la difficulté à comprendre que, dans un régime à base de responsabilité en matière de dommages matériels, ce qui est le cas au Québec, il ait à subir des hausses de primes parce qu'il a été impliqué dans un accident dont il n'est pas la cause. Il a raison de ne pas comprendre parce qu'imperceptiblement mais véritablement on a introduit un régime sans faute. Si tel doit être le système, encore faudrait-il que le public en soit informé et surtout que les règles de base soient transformées. Les assureurs devraient en être conscients et prendre les mesures appropriées, au moins dans les cas flagrants d'absence de responsabilité, s'ils veulent éviter l'intervention de l'autorité publique" (1)

---

(1) L'Inspecteur général des institutions financières, Rapport sur la tarification en Assurance automobile 1987, Gouvernement du Québec, Québec, premier trimestre 1988, 129 pages; pp. 45-46.

Ce dernier point était également repris en conclusion du rapport:

> "Quant aux rabais basés sur l'expérience de réclamations, leur utilisation par les assureurs est équivalente à la reconnaissance d'un système sans égard à la faute, ce qui ne correspond pas au régime juridique en vigueur au Québec. Les assureurs devraient en être conscients et prendre les mesures appropriées sans quoi l'autorité publique devra intervenir" (1).

Afin de corriger ce vice de forme par lequel les taxis, comme tous les autres automobilistes du Québec, peuvent voir leurs primes d'assurance augmenter à la suite d'une réclamation auprès de leur assureur pour un accident dont ils n'étaient pas responsables, le Comité de travail a d'ores et déjà recommandé la mise sur pied d'un fichier central des sinistres qui permettrait d'ajuster la tarification individuelle en fonction du risque et de la responsabilité d'un individu (section 3.1). D'ailleurs, l'Inspecteur général des institutions financières commente ce projet dans son rapport:

> "Nul doute qu'il devrait y avoir plus de rigueur dans l'acceptation des propositions d'assurance. Le recours à un fichier maître comportant l'ensemble des données d'expérience de conduite de tous les assurés, dont le projet est à l'étude, devrait contribuer à corriger cette anomalie." (2)

**En conséquence, le Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi recommande:**

**3) aux assureurs, de prendre sérieusement en considération les remarques formulées par l'Inspecteur général des institutions financières à l'égard des rabais accordés aux dossiers sans réclamation,**

**4) aux assureurs, de ne pas modifier le dossier de conduite à la suite d'une réclamation pour laquelle l'assuré n'est pas responsable, et de ne pa hausser les primes d'assurance à la suite d'une réclamtion pour un événement dont l'assuré n'est pas responsable.**

---

(1) Idem, pp. 100-101.

(2) Idem, p. 30.

**D'autre part, afin de disposer de données plus précises pour garantir une tarification plus équitable encore, le Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi recommande:**

**5) au Groupement des assureurs automobiles, de répartir les données d'accidents impliquant des taxis entre les régions urbaines et rurales, et les catégories de voitures entre les taxis à conducteur unique et à conducteurs multiples, afin d'inciter les assureurs à tarifer les risques en conséquence.**

Il est à espérer que cette connaissance plus précise du risque incite plus de compagnies d'assurances à offrir leurs services aux taxis (voir l'annexe 2). Disposant de données individuelles et de données segmentées par région et type de taxi, les primes des taxis devraient être plus conformes aux risques qu'ils encourent.

Quant à l'introduction d'une franchise à l'égard de la responsabilité civile, il importe de rappeler que cette proposition a déjà été faite par de nombreux groupes auparavant et qu'elle va à l'encontre de la Loi sur l'assurance automobile qui prescrit à l'article 116 que l'assuré doit recevoir son indemnité de son assureur, et à l'encontre du Code civil qui prescrit qu'on doit indemniser une victime pour la négligence du coupable.

**Le Comité de travail considère illogique et inéquitable d'exiger d'une victime une franchise de 500 à 2 000 $ à la suite d'un accident dont elle n'est pas responsable. Cette proposition va à l'encontre des autres représentations formulées par l'industrie du taxi à l'effet de ne pas pénaliser les victimes non responsables des accidents dans lesquels elles sont impliquées.**

L'obligation, pour les chauffeurs de taxi titulaires d'un permis de conduire de classe 31 et qui ne détiennent pas de permis de taxi, de détenir un contrat d'assurance pour les dommages matériels qu'ils pourraient occasionner va à l'encontre de la Loi sur l'assurance automobile qui prescrit que l'assurance doit garantir le propriétaire du véhicule et toute personne qui le conduit (art. 85); une telle mesure serait aussi très difficile à mettre en application.

## 3.5 Le rôle de l'Inspecteur général des institutions financières

Certaines des demandes formulées par l'industrie du taxi concernaient le contrôle des primes d'assurance par un organisme gouvernemental.

Or, la Loi sur l'Inspecteur général des institutions financières (L.R.Q., C. I-11.1), précise les fonctions et pouvoirs qui lui sont attribués notamment par les lois sur les assurances (L.R.Q. c. A-32), sur l'assurance automobile A-25), sur les courtiers d'assurances (C-74), et concernant certains placements des compagnies d'assurances (C-68). Ainsi, en vertu de la Loi sur les assurances, l'Inspecteur général contrôle les affaires d'assurance au Québec (art. 5).

En vertu de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile, l'Inspecteur général des institutions financières doit analyser les tarifs et les données statistiques des assureurs qui offrent l'assurance automobile au Québec, et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse. Chaque assureur agréé doit en effet déposer, auprès de l'Inspecteur général, ses données statistiques en assurance automobile (art. 177) ainsi que son manuel de tarifs à jour (art. 180). Enfin, l'assureur doit fournir à l'Inspecteur général toute justification que celui-ci exige sur un ou plusieurs points de son manuel des tarifs (art. 181). Ces manuels de tarifs peuvent être consultés par toute personne qui en fait la demande à l'Inspecteur général des institutions financières.

Le résultat de l'analyse des données fournies par les assureurs est consigné annuellement dans un rapport que le Ministre délégué aux finances et à la privatisation doit déposer à l'Assemblée nationale. C'est ainsi que la population est informée de l'évolution de ce secteur d'activité.

Dans ce contexte, la proposition faite par l'industrie du taxi n'apparaît pas opportune.

# CONCLUSION

## 4.0 CONCLUSION

Il est apparu important aux membres du Comité de travail d'analyser en profondeur les demandes formulées par les représentants de l'industrie du taxi, car elles expriment bien une appréhension qui est très répandue dans cette industrie à l'effet que le système "sans égard à la responsabilité" pour les dommages corporels et l'application de la convention d'indemnisation directe pour les dommages matériels pénalisent les taxis, et que les primes d'assurance sont perçues comme exorbitantes et calculées injustement.

Nous avons pu démontrer comment ce système ne pénalise pas l'industrie du taxi dans son ensemble et comment le montant des primes est conforme à la réalité des pertes subjes. Les modalités de répartition du coût de l'assurance d'Etat pour les dommages corporels entre les différentes catégories de plaques ont été toutefois longuement discutées sans qu'aucun consensus n'en résulte.

Nous considérons aussi que la convention d'indemnisation directe sans subrogation a permis de réduire considérablement les délais de règlement des réclamations et de faire des économies très importantes dans les frais de gestion des dossiers d'assurances. Ces économies se reflètent inévitablement par une réduction appréciable des primes payées par les automobilistes québécois. Pour ce qui est des taxis, cette affirmation est démontrée de façon non équivoque lorsqu'on compare les primes payées par un propriétaire de taxi au Québec et un autre en Ontario: les primes sont plus de trois fois plus coûteuses en Ontario qu'au Québec, et ce pour une protection équivalente (Annexe 3). On remarquera tout particulièrement les différences au niveau de la responsabilité civile.

Les recommandations formulées par le Comité de travail sur les assurances dans l'industrie du taxi visent donc à améliorer certains aspects du régime d'assurance en vigueur au Québec. Les mesures proposées auraient principalement pour effet de préciser les données nécessaires à une connaissance plus approfondie des dossiers d'assurances, ce qui permettrait une tarification plus précise et plus équitable.

# ANNEXE 1

Tableau 1: L'assurance privée pour les taxis, statistiques 1974-1986

| | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **PRIMES ACQUISES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 6037954 | 5937056 | 6889158 | 7645713 | 3816941 | 3286396 | 4458654 | 5612582 | 5791848 | 4772895 | 4836855 | 5674300 |
| COLL | 944293 | 1026084 | 1308359 | 1410021 | 1156049 | 1309595 | 2035786 | 2172314 | 1951511 | 1499931 | 1613330 | 2298848 |
| AUTRES | 377598 | 393305 | 536984 | 592397 | 461795 | 413468 | 658473 | 869232 | 908223 | 831152 | 819014 | 978780 |
| TOTAL | 7359845 | 7356445 | 8734501 | 9648131 | 5434785 | 5009459 | 7152913 | 8654128 | 8651582 | 7103978 | 7269199 | 8951928 |
| **PERTES PAYÉES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 6210141 | 5860875 | 6879388 | 6412859 | 6150215 | 5760334 | 5647369 | 3966437 | 3707650 | 4341418 | 4919510 | 6009463 |
| COLL | 734995 | 953277 | 939438 | 919335 | 1532880 | 1912805 | 2222298 | 2307448 | 1128173 | 2009489 | 1346190 | 1913404 |
| AUTRES | 314765 | 350294 | 416864 | 362982 | 781042 | 853715 | 894535 | 1072603 | 1012093 | 976880 | 801169 | 1430308 |
| TOTAL | 7259901 | 7164446 | 8235690 | 7695176 | 8464137 | 8526854 | 8764202 | 7346488 | 5847916 | 7327787 | 7066869 | 9353175 |
| **COÛT MOYEN** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 863 | 908 | 1125 | 1209 | 806 | 922 | 820 | 624 | 723 | 717 | 716 | 751 |
| COLL | 654 | 700 | 672 | 694 | 953 | 1137 | 1173 | 1294 | 1430 | 2199 | 1252 | 1450 |
| AUTRES | 287 | 308 | 368 | 372 | 567 | 629 | 653 | 745 | 733 | 782 | 649 | 732 |
| TOTAL | 771 | 800 | 953 | 1012 | 797 | 918 | 863 | 767 | 801 | 891 | 770 | 829 |
| **NOMBRE DE SINISTRES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 7196 | 6455 | 6115 | 5304 | 7631 | 6250 | 6890 | 6355 | 5130 | 6055 | 6867 | 8005 |
| COLL | 1124 | 1362 | 1398 | 1325 | 1608 | 1682 | 1895 | 1783 | 789 | 914 | 1075 | 1320 |
| AUTRES | 1097 | 1137 | 1133 | 976 | 1377 | 1357 | 1369 | 1440 | 1380 | 1250 | 1235 | 1955 |
| TOTAL | 9417 | 8954 | 8646 | 7605 | 10617 | 9290 | 10154 | 9578 | 7299 | 8219 | 9177 | 11280 |
| **RAPPORT EFFECTIF DU MONTANT DES SINISTRES AUX PRIMES ACQUISES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 1,03 | 0,99 | 1,00 | 0,84 | 1,61 | 1,75 | 1,27 | 0,71 | 0,64 | 0,91 | 1,02 | 1,06 |
| COLL | 0,78 | 0,93 | 0,72 | 0,65 | 1,33 | 1,46 | 1,09 | 1,06 | 0,58 | 1,34 | 0,83 | 0,83 |
| AUTRES | 0,83 | 0,89 | 0,78 | 0,61 | 1,69 | 2,06 | 1,36 | 1,23 | 1,11 | 1,18 | 0,98 | 1,46 |
| TOTAL | 0,99 | 0,97 | 0,94 | 0,80 | 1,56 | 1,70 | 1,23 | 0,85 | 0,68 | 1,03 | 0,97 | 1,04 |
| **FRÉQUENCE DES TAXIS TARIFÉS PAR VÉHICULE (SELON LE LIVRE GRIS) PAR 100 ANNÉES-VÉHICULES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | | | | | | | 97,59 | 84,36 | 63,34 | 81,95 | 87,91 | 93,97 |
| COLL | | | | | | | 41,82 | 31,14 | 26,42 | 30,11 | 29,09 | 28,74 |

SOURCE: G.A.A.

Tableau 2: L'assurance privée pour les véhicules de promenade, statistiques 1974-1986

| | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **PRIMES ACQUISES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 223579941 | 270825855 | 346259261 | 402349009 | 253660991 | 268478407 | 299625477 | 367802183 | 387956453 | 353472398 | 345271552 | 378934612 |
| COLL | 83742783 | 109148814 | 155133455 | 162933259 | 157221800 | 176087974 | 215482016 | 279810574 | 290050098 | 275813200 | 286282767 | 331369664 |
| AUTRES | 30585715 | 35841575 | 54197952 | 70747044 | 78150465 | 84444977 | 107013808 | 153359673 | 167710591 | 157850663 | 160660906 | 183745804 |
| TOTAL | 337908439 | 415816244 | 555590668 | 636029312 | 489033256 | 529011358 | 622121301 | 800972430 | 845717142 | 787136261 | 792215225 | 894049880 |
| **PERTES PAYÉES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 200340108 | 234090076 | 239056372 | 256114424 | 216844310 | 245164665 | 251951843 | 208609850 | 208405945 | 261285796 | 300249289 | 330684649 |
| COLL | 76646904 | 93658746 | 87011417 | 81385512 | 163710038 | 211429411 | 224662108 | 175637362 | 164540558 | 205119517 | 256494148 | 281075341 |
| AUTRES | 26692041 | 36482016 | 38654991 | 39337904 | 82599702 | 111160308 | 123068809 | 109057017 | 100478711 | 115032176 | 148665503 | 224876284 |
| TOTAL | 303679053 | 364230838 | 364722780 | 376837840 | 463154050 | 567754384 | 599682760 | 493304229 | 473425214 | 581437489 | 705408940 | 836636274 |
| **COÛT MOYEN** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 1201 | 1412 | 1623 | 1829 | 858 | 941 | 992 | 1034 | 1058 | 1128 | 1214 | 1287 |
| COLL | 724 | 811 | 902 | 974 | 1408 | 1490 | 1562 | 1678 | 1683 | 1776 | 1884 | 1928 |
| AUTRES | 258 | 310 | 340 | 362 | 478 | 546 | 588 | 636 | 541 | 629 | 695 | 806 |
| TOTAL | 807 | 913 | 1020 | 1134 | 855 | 937 | 988 | 1033 | 1028 | 1097 | 1181 | 1227 |
| **NOMBRE DE SINISTRES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 166811 | 165786 | 147293 | 140030 | 252793 | 260587 | 254012 | 201661 | 196959 | 231700 | 247320 | 256902 |
| COLL | 105866 | 115486 | 96465 | 83558 | 116294 | 141880 | 143797 | 104680 | 97765 | 115491 | 136136 | 145752 |
| AUTRES | 103458 | 117684 | 113691 | 108668 | 172473 | 203564 | 209054 | 171287 | 165585 | 182763 | 213762 | 278998 |
| TOTAL | 376134 | 398956 | 357449 | 332256 | 541560 | 606031 | 606863 | 477628 | 460309 | 529954 | 597218 | 681652 |
| **RAPPORT EFFECTIF DU MONTANT DES SINISTRES AUX PRIMES ACQUISES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | 0,90 | 0,86 | 0,69 | 0,64 | 0,85 | 0,91 | 0,84 | 0,57 | 0,54 | 0,74 | 0,87 | 0,87 |
| COLL | 0,92 | 0,86 | 0,56 | 0,50 | 1,04 | 1,20 | 1,04 | 0,63 | 0,57 | 0,74 | 0,90 | 0,85 |
| AUTRES | 0,87 | 1,02 | 0,71 | 0,56 | 1,06 | 1,32 | 1,15 | 0,71 | 0,60 | 0,73 | 0,93 | 1,22 |
| TOTAL | 0,90 | 0,88 | 0,66 | 0,59 | 0,95 | 1,07 | 0,96 | 0,62 | 0,56 | 0,74 | 0,89 | 0,94 |
| **FRÉQUENCE DES VOITURES DE TOURISME (SELON LE LIVRE GRIS) PAR 100 ANNÉES-VÉHICULES** | | | | | | | | | | | | |
| RC | | | | | | | | | | | | |
| COLL | | | | | | | 11,39 | 9,71 | 9,21 | 9,94 | 10,40 | 10,01 |
| | | | | | | | 9,52 | 7,94 | 7,27 | 7,82 | 8,50 | 8,10 |

SOURCE: G.A.A.

TABLEAU 3

Évolution du nombre de sinistres en responsabilité civile impliquant les taxis et les véhicules de promenade pour les périodes 1974-77 et 1979-86

| ANNÉES | TAXIS | | | VÉHICULES DE PROMENADE | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nombre de sinistres en responsabilité civile | Nombre de véhicules immatriculés | Sinistres ÷ 1 000 véh. | Nombre de sinistres en responsabilité civile | Nombre de véhicules immatriculés | Sinistres ÷ 1000 véh. |
| 1974 | 7 196 | 10 084 | | 166 911 | 1 702 330 | |
| 1975 | 6 455 | 10 000 | | 165 786 | 1 876 667 | |
| 1976 | 6 115 | 9 897 | | 147 293 | 2 032 609 | |
| 1977 | 5 304 | 9 771 | | 140 030 | 2 168 897 | |
| SOUS-TOTAL 1974-77 | 25 070 | 39 752 | | 620 020 | 7 780 503 | |
| **MOYENNE** | **6 267** | **9 938** | **630** | **155 005** | **1 945 126** | **80** |
| 1979 | 7 631 | 8 871 | | 252 793 | 2 114 814 | |
| 1980 | 6 250 | 9 420 | | 260 597 | 2 263 046 | |
| 1981 | 6 890 | 9 630 | | 254 012 | 2 331 584 | |
| 1982 | 6 355 | 9 721 | | 201 661 | 2 320 421 | |
| 1983 | 5 130 | 9 478 | | 196 959 | 2 352 778 | |
| 1984 | 6 055 | 9 377 | | 231 700 | 2 407 997 | |
| 1985 | 6 867 | 8 665 | | 247 320 | 2 470 199 | |
| 1986 | 8 005 | 8 504 | | 256 902 | 2 605 808 | |
| SOUS-TOTAL 1979-86 | 53 183 | 73 666 | | 86 = 1 901 944 | 18 866 647 | |
| **MOYENNE** | **6 648** | **9 208** | **722** | **237 743** | **2 358 331** | **101** |
| 1979-86÷ 1974-77 | 1.061 | 0.926 | 1.146 | 1.534 | 1.212 | 1.262 |

SOURCE: G.A.A.

**Tableau 4: Nombre d'accidents avec dommages corporels impliquant des taxis 1978-1982**

| Année d'accident | | (1) Nbre de véhicules en circulation | (2) Nbre de véhicules impliqués dans un accident | (3) Fréquence (2) ÷ (1) | (4) Coût moyen par véhicule impliqué | (5) Fréq. X coût (2) ÷ (1) X(4) | (6) Facteur relativité |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1978-1979 | SP | 1 968 600 | 25 400 | 13 par 1000 | 7 770 | 101 | 1,0 |
| | Taxis | 9 500 | 645 | 68 par 1000 | 4 340 | 295 | 2,9 |
| 1979-1980 | SP | 2 058 500 | 25 230 | 12 par 1000 | 8 875 | 107 | 1,0 |
| | Taxis | 10 000 | 540 | 54 par 1000 | 5 325 | 288 | 2,7 |
| 1980-1981 | SP | 2 159 900 | 23 190 | 11 par 1000 | 8 575 | 94 | 1,0 |
| | Taxis | 9 500 | 505 | 53 par 1000 | 8 200 | 435 | 4,6 |
| 1981-1982 | SP | 2 232 000 | 20 310 | 9 par 1000 | 9 050 | 81 | 1,0 |
| | Taxis | 9 100 | 400 | 44 par 1000 | 6 150 | 271 | 3,3 |
| TOTAL | SP | 8 419 000 | 94 130 | 11 par 1000 | 8 540 | 94 | 1,0 |
| | Taxis | 38 100 | 2 100 | 55 par 1000 | 5 875 | 323 | 3,4 |

SOURCE: R.A.A.Q.

**Tableau 5**

**Facteur de relativité établi pour les taxis, RAAQ 1983-1987**

| TAXIS | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|---|---|---|---|---|---|
| | 3,75[1] | 3,17[1] | 3,19[2] | 3,51[2] | 3,94[2] |

(1) Données révisées de la Direction de l'actuariat
(2) Données estimées de la Direction de la statistique

**Tableau 6**

**Nombre de véhicules en circulation selon l'année et la catégorie de plaque, RAAQ 1983-1987**

| Catégorie de plaques | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|---|---|---|---|---|---|
| "T" et "TR" | 9 478 | 9 377 | 8 665 | 8 504 | 8 472 |
| "AT" et "TS"[1] | 277 | 297 | 309 | 118 | 138 |
| Promenade[2] | 2 352 778 | 2 407 997 | 2 470 199 | 2 605808 | 2 673 564 |

(1) La plaque AT fut remplacée par la plaque TS en 1987.
(2) La catégorie de plaques "Promenade" comprend les plaques sans préfixe, VE2, Z et ZZ.

## Tableau 7

Nombre d'accidents avec dommages corporels selon gravité des accidents et la catégorie de plaques, RAAQ 1983-1987

| | | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mortels | T+TR | 6 | 15 | 14 | 6 | 8 |
| | AT et TS | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | Prom. | 770 | 765 | 919 | 701 | 703 |
| Blessés graves | T+TR | 81 | 91 | 104 | 91 | 104 |
| | AT et TS | 3 | 3 | 2 | 0 | 0 |
| | Prom. | 3 695 | 3 995 | 4 520 | 4 282 | 4 345 |
| Blessés légers | T+TR | 867 | 971 | 969 | 974 | 923 |
| | AT et TS | 15 | 16 | 11 | 8 | 9 |
| | Prom. | 34 592 | 28 106 | 31 657 | 30 640 | 31 446 |
| Total | T+TR | 954 | 1 077 | 1 087 | 1 071 | 1 035 |
| | AT et TS | 18 | 19 | 13 | 9 | 9 |
| | Prom. | 29 047 | 32 866 | 37 096 | 35 623 | 36 494 |

## Tableau 8

Ratio du nombre d'accidents avec dommages corporels par 1 000 véhicules en circulation selon la gravité de l'accident et la catégorie de plaque, RAAQ 1983-1987

| | | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mortels | T+TR | 0,63 | 1,60 | 1,62 | 0,70 | 0,94 |
| | AT et TS[1] | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 8,47 | 0,00 |
| | Prom. | 0,33 | 0,32 | 0,37 | 0,27 | 0,26 |
| Blessés graves | T+TR | 8,55 | 9,70 | 12,00 | 10,70 | 12,28 |
| | AT et TS[1] | 10,83 | 10,10 | 6,47 | 0,00 | 0,00 |
| | Prom. | 1,56 | 1,66 | 1,83 | 1,64 | 1,63 |
| Blessés légers | T+TR | 91,47 | 103,55 | 111,83 | 114,53 | 108,95 |
| | AT et TS[1] | 54,15 | 53,87 | 35,59 | 67,80 | 65,22 |
| | Prom. | 10,45 | 11,67 | 12,81 | 11,76 | 11,76 |
| TOTAL | T+TR | 100,65 | 114,86 | 125,44 | 125,94 | 122,17 |
| | AT et TS[1] | 64,98 | 63,97 | 42,07 | 76,27 | 65,22 |
| | Prom. | 12,34 | 13,65 | 15,01 | 13,67 | 13,65 |

1- Ces ratios doivent être utilisés sous toute réserve, étant donné le petit nombre de véhicules dans cette catégorie.

## Tableau 9

**Nombre de victimes selon la nature des blessures et la catégorie de plaques, RAAQ 1983-1987**

| | | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mortels | T+TR | 4 | 8 | 8 | 4 | 8 |
| | AT et TS | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Prom. | 633 | 673 | 811 | 606 | 609 |
| Blessés graves | T+TR | 31 | 36 | 47 | 42 | 45 |
| | AT et TS | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| | Prom. | 2 914 | 3 265 | 4 037 | 3 809 | 3 875 |
| Blessés légers | T+TR | 528 | 552 | 607 | 591 | 606 |
| | AT et TS | 17 | 9 | 8 | 5 | 7 |
| | Prom. | 24 927 | 29 359 | 34 191 | 32 603 | 33 152 |
| TOTAL | T+TR | 563 | 596 | 662 | 637 | 659 |
| | AT et TS | 19 | 11 | 9 | 5 | 7 |
| | Prom. | 28 474 | 33 297 | 39 039 | 37 018 | 37 636 |

## Tableau 10

**Ratio de nombre de victimes par 1 000 véhicules en circulation selon la nature des blessures et la catégorie de plaques, RAAQ 1983-1987**

| | | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mortels | T+TR | 0,42 | 0,85 | 0,92 | 0,47 | 0,94 |
| | AT [1] | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | Prom. | 0,27 | 0,28 | 0,33 | 0,23 | 0,23 |
| Blessés graves | T+TR | 3,27 | 3,84 | 5,42 | 4,94 | 5,31 |
| | AT [1] | 7,22 | 6,73 | 3,24 | 0,00 | 0,00 |
| | Prom. | 1,24 | 1,36 | 1,63 | 1,46 | 1,45 |
| Blessés légers | T+TR | 55,71 | 58,87 | 70,05 | 69,50 | 71,53 |
| | AT [1] | 61,37 | 30,30 | 25,89 | 42,37 | 50,72 |
| | Prom. | 10,59 | 12,19 | 13,84 | 12,51 | 12,40 |
| TOTAL | T+TR | 59,40 | 63,56 | 76,40 | 74,91 | 77,78 |
| | AT [1] | 68,59 | 37,04 | 29,13 | 42,37 | 50,72 |
| | Prom. | 12,10 | 13,83 | 15,80 | 14,21 | 14,08 |

1- Ces ratios doivent être utilisés sous toute réserve, étant donné le petit nombre de véhicules dans cette catégorie.

## Tableau 11

**Répartition des victimes selon la nature des blessures et le véhicule occupé pour les accidents impliquant au moins un taxi RAAQ 1987**

| Victimes | Décédées | | Blessées gravement | | Blessées légèrement | | Total | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | N | % | N | % | N | % | N | % |
| Dans le véhicule | 8 | 80,0 | 45 | 38,5 | 606 | 44,7 | 659 | 44,5 |
| Autres véhicules | 1 | 10,0 | 44 | 37,6 | 536 | 39,6 | 581 | 39,2 |
| Piétons | 1 | 10,0 | 21 | 17,9 | 125 | 9,2 | 147 | 9,9 |
| Cyclistes | 0 | 0,0 | 7 | 6,0 | 88 | 6,5 | 95 | 6,4 |
| Total | 10 | 100,0 | 117 | 100,0 | 1 355 | 100,0 | 1 482 | 100,0 |

## Tableau 12

### Part du marché de l'assurance taxi pour les différentes compagnies d'assurances offrant ce type de risque au Québec (1986)

| COMPAGNIE | PRIMES EMISES $ | SINISTRES # | SINISTRES $ | PART DU MARCHE % | # SINISTRES % | $ SINISTRES % |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 004 GUARDIAN | 12279 | 2 | 1363 | 0,1293% | 0,0182% | 0,0182% |
| 017 USF AND G | 2024 | 2 | 6461 | 0,0213% | 0,0182% | 0,0752% |
| 048 UNION CONNER. | 4962 | 55 | 77648 | 0,0523% | 0,4994% | 0,9036% |
| 052 PRUDENTIELLE | -18 | 0 | 0 | 0,0000% | 0,0000% | 0,0000% |
| 167 HALIFAX | 76727 | 30 | 51686 | 0,8080% | 0,2724% | 0,6015% |
| 207 WAWANESA | 7132815 | 8410 | 5824225 | 75,1145% | 76,3643% | 67,7807% |
| 269 TRAVELERS | -35 | 0 | 0 | 0,0000% | 0,0000% | 0,0000% |
| 299 UNION CAN. | 39274 | 9 | 3373 | 0,4136% | 0,0817% | 0,0393% |
| 346 TRADERS | 210 | 0 | 0 | 0,0022% | 0,0000% | 0,0000% |
| 408 BELAIR | 1949546 | 2180 | 1485099 | 20,5303% | 19,7948% | 17,2832% |
| 409 CANAD. UNIV. | 28146 | 21 | 25440 | 0,2964% | 0,1907% | 0,2961% |
| 435 SIMCOE | -24 | 0 | 0 | 0,0000% | 0,0000% | 0,0000% |
| 455 ST-MAURICE | 37830 | 34 | 21856 | 0,3984% | 0,3087% | 0,2544% |
| 487 ROYALE | 22337 | 7 | 9527 | 0,2352% | 0,0636% | 0,1109% |
| 755 CONCORDE | 118721 | 50 | 111336 | 1,2502% | 0,4540% | 1,2957% |
| 760 MARKEL | -162 | 70 | 108825 | 0,0000% | 0,6356% | 1,2665% |
| 787 NORMAN | 824 | 0 | 0 | 0,0087% | 0,0000% | 0,0000% |
| 847 LEVISIENNE | 29261 | 5 | 8330 | 0,3081% | 0,0454% | 0,0969% |
| 877 LAURENTIENNE | 40986 | 9 | 3370 | 0,4316% | 0,0817% | 0,0392% |
| TOTAL (19 compagnies) | 9495942 | 10884 | 7738739 | 100,0002% | 98,8287% | 90,0613% |
| TOTAL DU QUEBEC | 9495926 | 11013 | 8592747 | 100,0000% | 100,0000% | 100,0000% |
| DIFFERENCE | -16 | 129 | 854008 | -0,0002% | 1,1713% | 9,9387% |

| PART DU MARCHE | % CUMULATIF | PART DU MARCHE (DECROISSANT) |
|---|---|---|
| POUR 1 ASSUREUR | 75,1145% | 75,1145% |
| POUR 2 ASSUREURS | 95,6448% | 20,5303% |
| POUR 3 ASSUREURS | 96,8950% | 1,2502% |
| POUR 4 ASSUREURS | 97,7030% | 0,8080% |
| POUR 5 ASSUREURS | 98,1347% | 0,4316% |
| POUR 6 ASSUREURS | 98,5483% | 0,4136% |
| POUR 7 ASSUREURS | 98,9466% | 0,3984% |
| POUR 8 ASSUREURS | 99,2548% | 0,3081% |
| POUR 9 ASSUREURS | 99,5512% | 0,2964% |
| POUR 10 ASSUREURS | 99,7864% | 0,2352% |
| POUR 11 ASSUREURS | 99,9157% | 0,1293% |
| POUR 12 ASSUREURS | 99,9680% | 0,0523% |
| POUR 13 ASSUREURS | 99,9893% | 0,0213% |
| POUR 14 ASSUREURS | 99,9980% | 0,0087% |
| POUR 15 ASSUREURS | 100,0002% | 0,0022% |

# ANNEXE 2

Tableau 13:

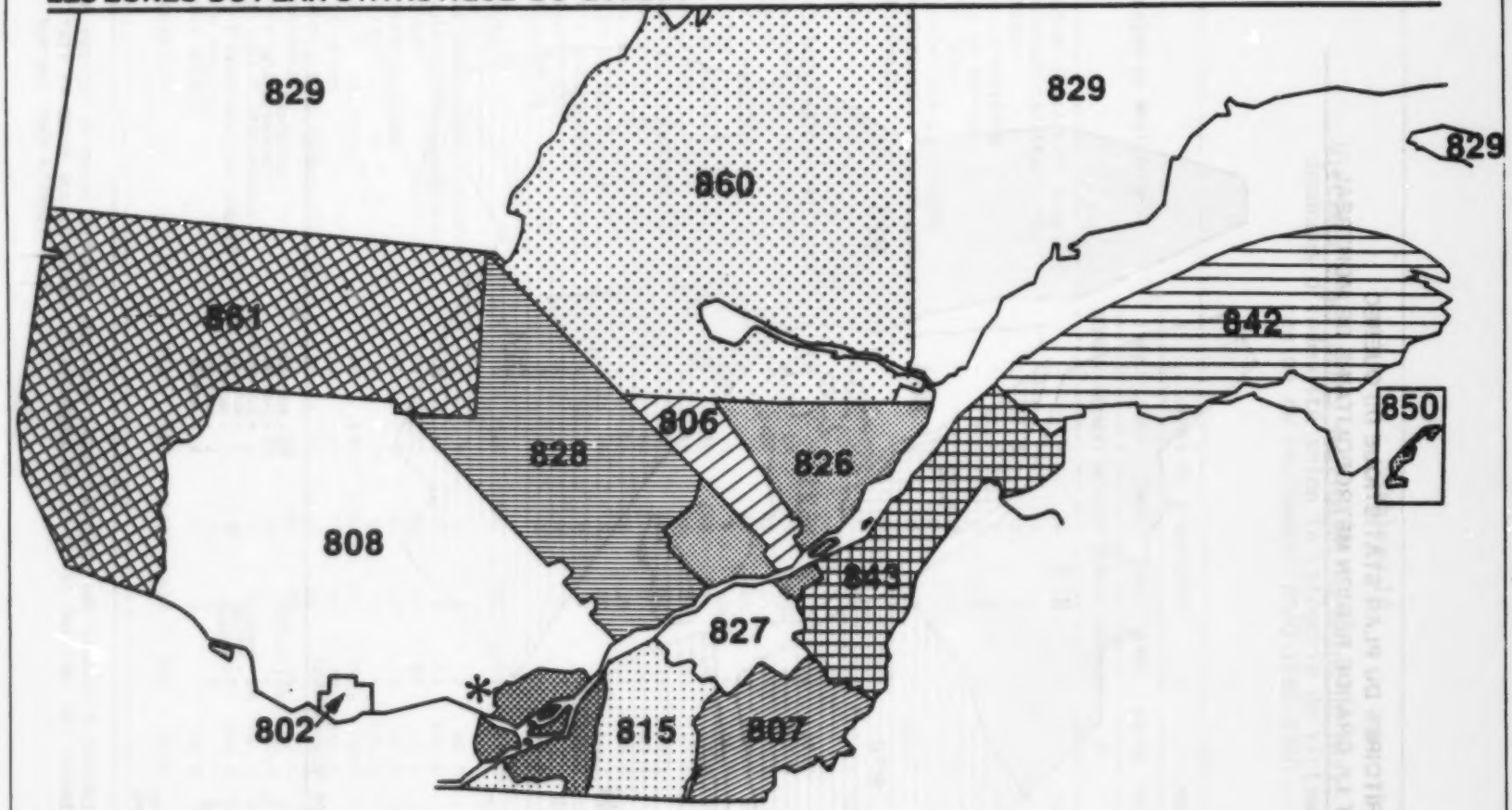
L'assurance privée pour les taxis, statistiques selon le territoire, 1987

| TERRITOIRES | | PRIMES ACQUISES | NOMBRE DE SINISTRES | PERTES PAYÉES | COÛT MOYEN | FRÉQUENCE | SINISTRE PAYÉS/PRIMES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 804, 821, 822, 823, 824 et 825 (Région de Montréal) | | | | | | | |
| | RC | 4 491 730 | 5 911 | 4 918 361 | 832 | 104% | 109% |
| | COLL | 1 748 857 | 1 068 | 1 626 286 | 1 523 | 36% | 93% |
| | ASC | 745 533 | 1 064 | 860 803 | 809 | 21% | 115% |
| | TOTAL | 6 986 120 | 8 043 | 7 405 450 | 921 | 59% | 106% |
| 806 ET 826 (Région de Québec) | | | | | | | |
| | RC | 576 540 | 548 | 573 200 | 1 046 | 72% | 99% |
| | COLL | 261 970 | 104 | 184 808 | 1 777 | 22% | 71% |
| | ASC | 96 569 | 98 | 57 677 | 589 | 15% | 60% |
| | TOTAL | 935 079 | 750 | 815 685 | 1 088 | 39% | 87% |
| 815, 807 ET 827 (Sud-est du Québec) | | | | | | | |
| | RC | 280 902 | 254 | 229 435 | 903 | 56% | 82% |
| | COLL | 134 014 | 30 | 79 089 | 2 636 | 13% | 59% |
| | ASC | 43 633 | 104 | 33 779 | 325 | 25% | 77% |
| | TOTAL | 458 549 | 388 | 342 303 | 882 | 36% | 75% |
| 828 ET 808 (Laurentides/Launaudière) | | | | | | | |
| | RC | 221 898 | 206 | 216 376 | 1 050 | 58% | 98% |
| | COLL | 114 202 | 34 | 73 190 | 2 153 | 18% | 64% |
| | ASC | 32 659 | 75 | 32 348 | 431 | 24% | 99% |
| | TOTAL | 368 759 | 315 | 321 914 | 1 022 | 37% | 87% |

| TERRITOIRES | | PRIMES ACQUISES | NOMBRE DE SINISTRES | PERTES PAYÉES | COÛT MOYEN | FRÉQUENCE | SINISTRE PAYES/PRIMES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 842 ET 843 (Bas St-Laurent/Gaspésie) | | | | | | | |
| | RC | 188 659 | 103 | 107 868 | 1 047 | 35% | 57% |
| | COLL | 83 088 | 18 | 40 447 | 2 247 | 14% | 49% |
| | ASC | 26 369 | 62 | 22 099 | 356 | 28% | 84% |
| | TOTAL | 298 116 | 183 | 170 414 | 931 | 28% | 57% |
| 860, 861 ET 829 (Abitibi/Lac St-Jean) | | | | | | | |
| | RC | 314 169 | 288 | 368 214 | 1 279 | 69% | 117% |
| | COLL | 162 753 | 62 | 138 272 | 2 230 | 23% | 85% |
| | ASC | 23 182 | 78 | 20 542 | 263 | 48% | 89% |
| | TOTAL | 500 104 | 428 | 527 028 | 1 231 | 50% | 105% |
| 850 (Iles-de-la-Madeleine) | | | | | | | |
| | RC | 4 751 | 4 | 4 393 | 1 098 | 57% | 92% |
| | COLL | 0 | 0 | 0 | | 0% | |
| | ASC | 653 | 2 | 618 | 309 | 100% | 95% |
| | TOTAL | 5 404 | 6 | 5 011 | 835 | 67% | 93% |
| 802 (Hull) | | | | | | | |
| | RC | 151 429 | 212 | 173 075 | 816 | 147% | 114% |
| | COLL | 81 260 | 83 | 105 561 | 1 272 | 69% | 130% |
| | ASC | 6 834 | 11 | 6 557 | 596 | 22% | 96% |
| | TOTAL | 239 523 | 306 | 285 193 | 932 | 98% | 119% |
| PROVINCE DE QUÉBEC | | | | | | | |
| | RC | 6 230 078 | 7 526 | 6 590 922 | 876 | 92% | 106% |
| | COLL | 2 586 144 | 1 399 | 2 247 653 | 1 607 | 32% | 87% |
| | ASC | 975 432 | 1 494 | 1 034 423 | 692 | 22% | 106% |
| | TOTAL | 9 791 654 | 10 419 | 9 872 998 | 948 | 54% | 101% |

SOURCE: G.A.A.

## LES ZONES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC




## LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

802 • HULL

806 • QUÉBEC

807 • COMPTON
• FRONTENAC
• RICHMOND
• SHERBROOKE
• STANSTEAD
• WOLFE

808 • ARGENTEUIL
• BERTHIER
• GATINEAU
• JOLIETTE
• LABELLE
• MONTCALM
• PAPINEAU
• PONTIAC
• TERREBONNE (une partie de)

815 • BAGOT
• BROME
• DRUMMOND
• HUNTINGDON
• IBERVILLE
• MISSISQUOI
• RICHELIEU
• ROUVILLE
• SHEFFORD
• SAINT-HYACINTHE
• YAMASKA

826 • CHARLEVOIX-EST
• CHARLEVOIX-OUEST
• LEVIS
• MONTMORENCY (1)
• MONTMORENCY (2)
• PORTNEUF

827 • ARTHABASKA
• LOTBINIERE
• MEGANTIC
• NICOLET

829 • CHAMPLAIN
• MASKINONGE
• SAINT-MAURICE

829 • SAGUENAY
• TERRITOIRE-DU-NOUVEAU-QUEBEC

842 • BONAVENTURE
• GASPE-EST
• GASPE-OUEST
• MATANE
• MATAPEDIA
• RIMOUSKI

843 • BEAUCE
• BELLECHASSE
• DORCHESTER
• KAMOURASKA
• L'ISLET
• MONTMAGNY
• RIVIERE-DU-LOUP
• TEMISCOUATA

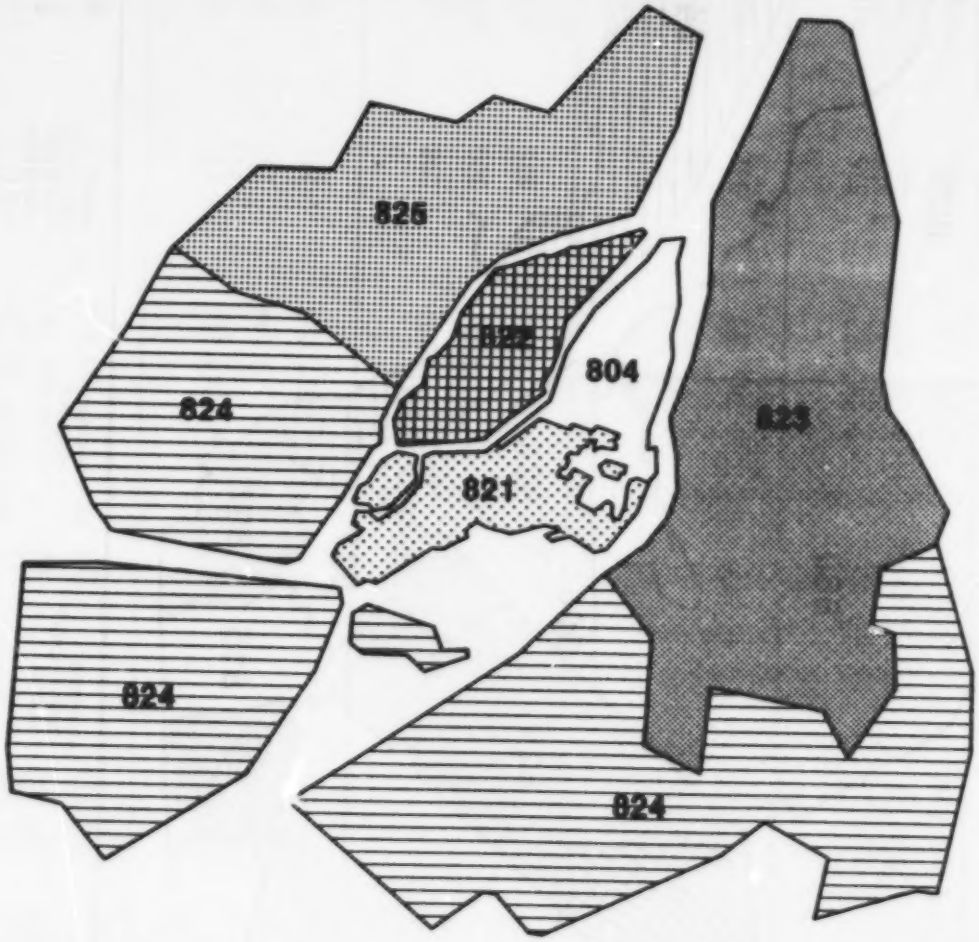
850 • ÎLES-DE-LA-MADELEINE

860 • CHICOUTIMI
• LAC SAINT-JEAN-EST
• LAC SAINT-JEAN-OUEST

861 • ABITIBI
• TEMISCAMINGUE

* • VOIR LA CARTE DE LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

## LES 6 TERRITOIRES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC DÉSIGNANT LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL




### LES DIVISIONS DE RECENSEMENT

804 • ÎLE-DE-MONTRÉAL
MUNICIPALITÉS DE
ANJOU
MONTRÉAL
MONTRÉAL-EST
MONTRÉAL-NORD
SAINT-LÉONARD

821 • LES AUTRES MUNICIPALITÉS DE L'ÎLE-DE-MONTRÉAL

822 • ÎLE-JÉSUS

823 • CHAMBLY
• LAPRAIRIE
• VERCHÈRES

824 • BEAUHARNOIS
• CHÂTEAUGUAY
• DEUX-MONTAGNES
• NAPIERVILLE
• SOULANGES
• SAINT-JEAN
• VAUDREUIL

825 • L'ASSOMPTION
• TERREBONNE (sauf partie est)

## Tableau 14

### Victimes d'accidents impliquant au moins un taxi: Nombre de demandes d'indemnité selon la catégorie de victimes et la région de résidence, RAAQ 1982-1986

| CATEGORIE DE VICTIMES | REGION DE RESIDENCE | ANNEE DE L'ACCIDENT | | | | | VARIATION(1) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 83/82 | 84/83 | 85/84 | 86/85 |
| | | NOMBRE | NOMBRE | NOMBRE | NOMBRE | NOMBRE | X | X | X | X |
| DECEDEE | BAS-SAINT-LAURENT-GASPESIE | - | 1 | - | - | 1 | - | -100.0 | - | - |
| | SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN | - | - | 2 | - | - | - | - | -100.0 | - |
| | QUEBEC | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | -100.0 |
| | TROIS-RIVIERES | - | 1 | 1 | 3 | - | - | - | 200.0 | -100.0 |
| | ILE DE MONTREAL | - | 2 | 2 | 4 | 2 | - | - | 100.0 | -50.0 |
| | ILE JESUS | - | - | 1 | - | - | - | - | -100.0 | - |
| | LAURENTIDES-LANAUDIERE | - | - | 2 | - | - | - | - | -100.0 | - |
| | MONTEREGIE | 2 | - | 6 | 2 | - | -100.0 | - | -66.7 | -100.0 |
| | OUTAOUAIS | - | - | - | 1 | - | - | - | - | -100.0 |
| | TOTAL | 3 | 5 | 15 | 11 | 3 | 66.7 | 200.0 | -26.7 | -72.7 |
| BLESSEE | BAS-SAINT-LAURENT-GASPESIE | 5 | 8 | 8 | 7 | 2 | 60.0 | - | -12.5 | -71.4 |
| | SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN | 6 | 18 | 13 | 8 | 11 | 200.0 | -27.8 | -38.5 | 37.5 |
| | QUEBEC | 53 | 50 | 63 | 59 | 43 | -5.7 | 26.0 | -6.3 | -27.1 |
| | TROIS-RIVIERES | 21 | 7 | 14 | 16 | 4 | -66.7 | 100.0 | 14.3 | -75.0 |
| | ESTRIE | 2 | 4 | 4 | 8 | 4 | 100.0 | - | 100.0 | -50.0 |
| | ILE DE MONTREAL | 166 | 195 | 260 | 239 | 195 | 17.5 | 33.3 | -8.1 | -18.4 |
| | ILE JESUS | 11 | 29 | 26 | 29 | 30 | 163.6 | -10.3 | 11.5 | 3.4 |
| | LAURENTIDES-LANAUDIERE | 22 | 20 | 20 | 52 | 30 | -9.1 | - | 160.0 | -42.3 |
| | MONTEREGIE | 33 | 48 | 50 | 53 | 56 | 45.5 | 4.2 | 6.0 | 5.7 |
| | OUTAOUAIS | 2 | 16 | 15 | 10 | 11 | 700.0 | -6.3 | -33.3 | 10.0 |
| | ABITIBI-TEMISCAMINGUE | 12 | 4 | 8 | 10 | 5 | -66.7 | 100.0 | 25.0 | -50.0 |
| | COTE-NORD/NOUVEAU QUEBEC | 4 | 8 | 5 | 7 | 9 | 100.0 | -37.5 | 40.0 | 28.6 |
| | NON PRECISEE | 1 | 1 | 6 | 6 | 3 | - | 500.0 | - | -50.0 |
| | HORS QUEBEC | 5 | 2 | 1 | 2 | - | -60.0 | -50.0 | 100.0 | -100.0 |
| | TOTAL | 343 | 410 | 493 | 506 | 403 | 19.5 | 20.2 | 2.6 | -20.4 |
| TOTAL | BAS-SAINT-LAURENT-GASPESIE | 5 | 9 | 8 | 7 | 5 | 80.0 | -11.1 | -12.5 | -57.1 |
| | SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN | 6 | 18 | 15 | 8 | 11 | 200.0 | -16.7 | -46.7 | 37.5 |
| | QUEBEC | 54 | 51 | 64 | 60 | 43 | -5.6 | 25.5 | -6.3 | -28.3 |
| | TROIS-RIVIERES | 21 | 8 | 15 | 19 | 4 | -61.9 | 87.5 | 26.7 | -78.9 |
| | ESTRIE | 2 | 4 | 4 | 8 | 4 | 100.0 | - | 100.0 | -50.0 |
| | ILE DE MONTREAL | 166 | 197 | 262 | 243 | 197 | 18.7 | 33.0 | -7.3 | -18.9 |
| | ILE JESUS | 11 | 29 | 27 | 29 | 30 | 163.6 | -6.9 | 7.4 | 3.4 |
| | LAURENTIDES-LANAUDIERE | 22 | 20 | 22 | 52 | 30 | -9.1 | 10.0 | 136.4 | -42.3 |
| | MONTEREGIE | 35 | 48 | 56 | 55 | 56 | 37.1 | 16.7 | -1.8 | 1.8 |
| | OUTAOUAIS | 2 | 16 | 15 | 11 | 11 | 700.0 | -6.3 | -26.7 | - |
| | ABITIBI-TEMISCAMINGUE | 12 | 4 | 8 | 10 | 5 | -66.7 | 100.0 | 25.0 | -50.0 |
| | COTE-NORD/NOUVEAU QUEBEC | 4 | 8 | 5 | 7 | 9 | 100.0 | -37.5 | 40.0 | 28.6 |
| | NON PRECISEE | 1 | 1 | 6 | 6 | 3 | - | 500.0 | - | -50.0 |
| | HORS QUEBEC | 5 | 2 | 1 | 2 | - | -60.0 | -50.0 | 100.0 | -100.0 |
| | TOTAL | 346 | 415 | 508 | 517 | 404 | 19.9 | 22.4 | 1.8 | -21.8 |

(1) : LA LOI PREVOIT UN DELAI DE TROIS ANS POUR FAIRE PARVENIR UNE DEMANDE D'INDEMNITE A LA REGIE. CE DELAI FAIT EN SORTE QUE LE NOMBRE DE DEMANDES RECUES AU 31 MAI 1987 EST ENCORE INCOMPLET ET CELA, SURTOUT POUR L'ANNEE 1986.

## Tableau 15

### Nombre de demandes d'indemnité selon la catégorie de victimes et la région de résidence des chauffeurs de taxi, RAAQ 1982-1986

| CATEGORIE DE VICTIMES | REGION DE RESIDENCE | ANNEE DE L'ACCIDENT | | | | | VARIATION(1) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 83/82 | 84/83 | 85/84 | 86/85 |
| | | NOMBRE | NOMBRE | NOMBRE | NOMBRE | NOMBRE | X | X | X | X |
| DECEDEE | QUEBEC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TROIS-RIVIERES | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | ESTRIE | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | ILE DE MONTREAL | - | 1 | - | 1 | 1 | - | -100.0 | - | - |
| | LAURENTIDES-LANAUDIERE | - | - | 1 | - | - | - | - | -100.0 | - |
| | MONTEREGIE | 1 | - | 1 | 1 | - | -100.0 | - | - | -100.0 |
| | COTE-NORD/NOUVEAU QUEBEC | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| | TOTAL | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | - | 100.0 | - | -50.0 |
| BLESSEE | BAS-SAINT-LAURENT-GASPESIE | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | - | -66.7 | 100.0 | -50.0 |
| | SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN | 1 | 4 | 3 | - | 3 | 300.0 | -25.0 | -100.0 | - |
| | QUEBEC | 7 | 11 | 10 | 11 | 10 | 57.1 | -9.1 | 10.0 | -9.1 |
| | TROIS-RIVIERES | 4 | 3 | 5 | 2 | 1 | -25.0 | 66.7 | -60.0 | -50.0 |
| | ESTRIE | - | 1 | 1 | 2 | - | - | - | 100.0 | -100.0 |
| | ILE DE MONTREAL | 30 | 44 | 58 | 48 | 40 | 46.7 | 31.8 | -17.2 | -16.7 |
| | ILE JESUS | 1 | 10 | 8 | 10 | 10 | 900.0 | -20.0 | 25.0 | - |
| | LAURENTIDES-LANAUDIERE | 8 | 3 | 4 | 13 | 9 | -62.5 | 33.3 | 225.0 | -30.8 |
| | MONTEREGIE | 7 | 7 | 7 | 15 | 10 | - | - | 114.3 | -33.3 |
| | OUTAOUAIS | 1 | 1 | 4 | 2 | 5 | - | 300.0 | -50.0 | 150.0 |
| | ABITIBI-TEMISCAMINGUE | 1 | - | 1 | 4 | 1 | -100.0 | - | 300.0 | -75.0 |
| | COTE-NORD/NOUVEAU QUEBEC | - | 3 | 1 | 2 | 3 | - | -66.7 | 100.0 | 50.0 |
| | NON PRECISEE | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - |
| | TOTAL | 63 | 90 | 103 | 111 | 94 | 42.9 | 14.4 | 7.8 | -15.3 |
| TOTAL | BAS-SAINT-LAURENT-GASPESIE | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 | - | -66.7 | 100.0 | -50.0 |
| | SAGUENAY-LAC-SAINT-JEAN | 1 | 4 | 3 | - | 3 | 300.0 | -25.0 | -100.0 | - |
| | QUEBEC | 7 | 11 | 10 | 11 | 10 | 57.1 | -9.1 | 10.0 | -9.1 |
| | TROIS-RIVIERES | 4 | 3 | 5 | 2 | 1 | -25.0 | 66.7 | -60.0 | -50.0 |
| | ESTRIE | - | 1 | 1 | 2 | - | - | - | 100.0 | -100.0 |
| | ILE DE MONTREAL | 30 | 45 | 58 | 49 | 41 | 50.0 | 28.9 | -15.5 | -16.3 |
| | ILE JESUS | 1 | 10 | 8 | 10 | 10 | 900.0 | -20.0 | 25.0 | - |
| | LAURENTIDES-LANAUDIERE | 8 | 3 | 5 | 13 | 9 | -62.5 | 66.7 | 160.0 | -30.8 |
| | MONTEREGIE | 8 | 7 | 8 | 16 | 10 | -12.5 | 14.3 | 100.0 | -37.5 |
| | OUTAOUAIS | 1 | 1 | 4 | 2 | 5 | - | 300.0 | -50.0 | 150.0 |
| | ABITIBI-TEMISCAMINGUE | 1 | - | 1 | 4 | 1 | -100.0 | - | 300.0 | -75.0 |
| | COTE-NORD/NOUVEAU QUEBEC | - | 3 | 1 | 2 | 3 | - | -66.7 | 100.0 | 50.0 |
| | NON PRECISEE | - | - | - | - | 1 | - | - | - | - |
| | TOTAL | 64 | 91 | 105 | 115 | 95 | 42.2 | 15.4 | 7.6 | -15.9 |

(1) : LA LOI PREVOIT UN DELAI DE TROIS ANS POUR FAIRE PARVENIR UNE DEMANDE D'INDEMNITE A LA REGIE. CE DELAI FAIT EN SORTE QUE LE NOMBRE DE DEMANDES RECUES AU 31 MAI 1987 EST ENCORE INCOMPLET ET CELA, SURTOUT POUR L'ANNEE 1986.

# ANNEXE 3

## ANNEXE 3

**Comparaison à partir d'un cas type entre les primes payées par un chauffeur de taxi au Québec et en Ontario.**

Les tarifications ont été faites pour les régions de Montréal et de Toronto, soient celles où les primes sont les plus élevées dans chacune des deux provinces. La tarification a été faite pour un modèle Jetta 1987 de base. Dans les deux cas, nous avons obtenu les primes pour un chauffeur ayant un dossier de conduite 3 (c'est-à-dire trois ans ou plus sans avoir été responsable d'un accident) et également pour un dossier de conduite 1 (c'est-à-dire un an sans avoir été responsable d'un accident). Les deux tarifications sont indépendantes de l'âge du conducteur.

**Tableau 16:**

**Comparaison de tarif d'assurance au Québec et en Ontario, le cas d'un taxi de marque Jetta, modèle 1987 de base**

| | QUEBEC | | ONTARIO | |
|---|---|---|---|---|
| | Dossier 1 | Dossier 3 | Dossier 1 | Dossier 3 |
| Responsabilité civile* (pour 1 million $) | 1 070 | 798 | 6 730 | 4 194 |
| Collision** | 804 | 574 | 1 929 | 1 595 |
| Accident sans collision ni versement (franchise 100 $) | 170 | 170 | 475 | 475 |
| Blessures corporelles | 335 | 335 | - | - |
| Commission | - | - | 200 | 200 |
| TOTAL | 2 379 | 1 877 | 9 334 | 6 464 |

Sources: Direction de l'actuariat, RAAQ.

* En Ontario, la responsabilité civile comprend aussi "passenger's property" et "accident's benefits" (medical expense).

** Au Québec, la franchise est de 500 $ et en Ontario elle est de 250 $.

# ANNEXE 4

## ANNEXE 4

### Documents consultés


BISSONNET, Michel, Rapport du Comité sur le taxi, présenté à Monsieur Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, Québec, avril 1987, 53 pages.

BU, Manuel, Automobile Liability insurance and the taxi & for-hire vehicule industries, New York City Taxi & Limousine Commission, New York, February 1988.

Groupement des assureurs automobiles, Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles, Montréal, octobre 1987, 24 pages.

L'Inspecteur général des institutions financières, Rapport sur la tarification en assurance automobile 1987, Québec, mars 1988, 129 pages.

L'Inspecteur général des institutions financières, Les rouages de l'assurance automobile, Québec, 1986, 15 pages.

Loi sur l'assurance automobile, L.R.Q., c. A-25.

Loi sur les assurances, L.R.Q., c. A-32.

Loi sur l'Inspecteur général des institutions financières, L.R.Q. c.I-11.1.

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec, L.R.Q., c. R-4.

Régie de l'assurance automobile du Québec, L'assurance contre les dommages corporels dans le secteur du taxi, (dossier d'information), Direction des politiques et programmes, Québec, mars 1988.

Regroupement des ligues de taxi de Québec, la Ligue de taxis de Montréal inc., la Ligue de l'est de Montréal inc. et la Ligue de l'ouest de Montréal inc., Mémoire sur l'avant-projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, Montréal, Août 1987.

RENAUD, Pierre, Effet du régime d'indemnisation directe sans subrogation sur les taxis, Ministère des Institutions financières et coopératives, Direction générale des assurances, Québec, le 15 avril 1982.

Retrospective rating, Avaluable Production Tool, Retrospective Rating Plan D, F.C.S. Bulletins, February 1986.

Taxi Driver Safety in Alberta, The report and recommandations of an Interdepartemental committee of the Alberta Government, February 1985.